IL PALAZZO

DI

SAN GIORGIO

IN GENOVA

Demolizione o Conservazione

RELAZIONE

DEL DEPUTATO FRANCESCO GENALA

IN NOME DELLA COMMISSIONE

NOMINATA

DAL MINISTRO DELLA PUBBLICA ISTRUZIONE BOSELLI

(Da un Sigillo del 1498)

IN FIRENZE

PEI TIPI DI S. LANDI

MDCCCLXXXIX

TAVOLA Iª

Agostino Allegro del

PALAZZO DEL CAPITANO DEL POPOLO NEL SECOLO XIII.
DIVENUTO PALAZZO DELLE COMPERE DI S. GIORGIO NEL SECOLO XV.

IL PALAZZO

DI

SAN GIORGIO

IL PALAZZO

DI

SAN GIORGIO

IN GENOVA

Demolizione o Conservazione

RELAZIONE

DEL DEPUTATO FRANCESCO GENALA

IN NOME DELLA COMMISSIONE

NOMINATA

DAL MINISTRO DELLA PUBBLICA ISTRUZIONE BOSELLI

(Da un Sigillo del 1498)

IN FIRENZE

PEI TIPI DI S. LANDI

MDCCCLXXXIX

IL MINISTRO

DELLA PUBBLICA ISTRUZIONE

Considerando la grande importanza che ha per l'Arte e per la Storia la conservazione integrale del Palazzo detto delle Compere di S. Giorgio in Genova;

Considerando che all'integrità del Palazzo sembrano opporsi interessi commerciali e di pubblica utilità;

Nel desiderio di fare esaminare da persone competenti tutte le questioni che militano pro e contro la conservazione integrale dello storico Palazzo;

DECRETA:

Art. 1

È nominata una Commissione coll'incarico di studiare la questione della conservazione del monumentale Palazzo delle Compere di S. Giorgio in Genova, tanto dal lato artistico e storico, quanto dal lato delle esigenze del commercio e della viabilità della Città.

Art. 2

La Commissione è composta dei seguenti Signori:

Genala Comm. Francesco, *Deputato al Parlamento* - Presidente.

Boito Comm. Camillo, *Professore di Architettura nella R. Accademia di Belle Arti di Milano.*

Carducci Comm. Giosuè, *Professore di Letteratura Italiana nella R. Università di Bologna.*

Carutti di Cantogno Barone Domenico, *Consigliere di Stato, Senatore del Regno.*

Ceppi Conte Carlo, *Professore di Disegno e di Architettura nella R. Università di Torino.*

Cognetti de Martiis Cav. Salvatore, *Professore di Economia politica nella R. Università di Torino.*

Monzilli Comm. Antonio, *Direttore Capo Divisione nel Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio.*

Art. 3

La Commissione dovrà interrogare le Autorità locali interessate nella questione e potrà consultare tutte quelle altre persone ed autorità che crederà opportuno.

Roma, addì 28 Maggio 1889.

IL MINISTRO

P. BOSELLI

Capitolo I

LA QUESTIONE

La questione che l'E. V. ha confidato al nostro studio non è gravissima, ma però è molto importante in sè ed è divenuta più complessa e anche delicata, per il lungo e caloroso parlare, che da tanti anni se ne fa in Genova, e per i molti interessi di varia natura che, quali più quali meno direttamente o manifestamente, vi si connettono.

È questione antica: cominciò a nascere tra il 1822 e il 1835; rimase per lunghi anni sopita; ebbe un breve risveglio fra il 1861 e il 1864; poi si ridestò più forte, più vivace nel 1875 e infine s'è fatta ardente in questo ultimo anno, tanto da dividere gli animi della cittadinanza genovese e provocare profonde discrepanze di giudizi nei Consigli Elettivi della Città e del Commercio, nelle Associazioni di varie specie, commerciali e marittime, artistiche e storiche, ed anco operaie. Alle quali manifestazioni fecero eco quelle di Istituti artistici e scientifici italiani e perfino stranieri. Numerosi opuscoli furono pubblicati; nei giornali cittadini e in altri italiani molto fu scritto e l'E. V. sa quanto voluminosa sia la raccolta degli Atti relativi alla questione del Palazzo di San Giorgio, tra i quali si leggono un vivace rapporto dell'Aleardi, carteggi infiniti tra Ministero e Municipio e Camera di Commercio, verbali, leggi, contratti, proposte, proteste e controproteste. E in mezzo a tuttociò si nota come, per il mutar dei tempi, degli uomini e delle circostanze, grandi mutamenti di opinione siano avvenuti, non pure nei corpi elettivi e nei Ministeri, ma anche in persone ragguardevoli, che di questo argomento si occuparono.

Avuto tra mano tutto questo materiale, la Commissione intraprese uno studio preliminare, come per orientarsi, eppoi, efficacemente aiutata dall'onorevole Prefetto di Genova, Comm. Municicchi, compilò la nota delle Autorità e delle persone notevoli da interrogare, abbondando nel numero, sicchè ne invitò ottanta, dei quali una metà circa dichiarati o presunti fautori della demolizione, gli altri favorevoli alla conservazione. Inoltre, per ovviare al caso di qualche involontaria dimenticanza e per il desiderio di conoscere il pensiero di chiunque stimasse di aver cosa importante da dire, invitammo, con avviso fatto pubblico nei giornali, chiunque il volesse, a presentarsi alla Commissione. E ne vennero venti, che furono sentiti. Altri scrissero.

Gli interrogatorî durarono quattro giorni; furono fatti in sedute private, sia per evitare i lunghi discorsi e più ancora per non dare esca nuova e maggiore alle dispute ardenti (e non sarebbero mancate) così davanti la Commissione, come nei giornali; la qual cosa avrebbe potuto nuocere alla nostra indagine accurata, imparziale e, se non turbare, almeno far supporre a taluno che ne sarebbe stato turbato il nostro sereno giudizio.

Prima degli interrogatorî, da noi soli; poi, compiuti questi, ufficialmente, accompagnati dal Prefetto, dalle Autorità cittadine e da persone competenti di opposte opinioni, ci recammo a visitare il Palazzo di S. Giorgio, la Dogana, il Deposito Franco, le strade, le piazze, le calate e i magazzini adiacenti, per renderci chiaro conto, da un lato, di quel che è ora nelle condizioni normali e di quello che diverrà, per il continuo incremento del traffico, il movimento commerciale e cittadino in questo luogo frequentatissimo; dall'altro, per ben conoscere quel che è il Palazzo di S. Giorgio, la parte detta Avancorpo e considerare, nei rapporti della Viabilità, dell'Arte e della Storia, gli effetti della invocata demolizione o della propugnata conservazione, anche in confronto degli ampliamenti stradali che furono proposti.

La questione, infatti, è questa: gli uni chiedono che si demolisca l'Avancorpo del Palazzo di S. Giorgio per ampliare di cinque metri e mezzo la Strada del Commercio e si ricostruisca, addossata alla rimanente parte del palazzo, la facciata, ripristinandola nell'antico suo stile. Gli altri oppongono non doversi mutilare questo monumento nazionale di alto pregio per la Storia patria e per l'Arte, doversi invece provvedere con nuove vie ai bisogni presenti e futuri del Commercio genovese.

Capitolo II

RAGIONI ADDOTTE DALLE DUE PARTI

È prezzo dell'opera esporre, con fedele brevità, le ragioni addotte dalle due schiere, entrambe agguerrite e che sanno adoprare con maestrìa e con valore le armi loro poderose in questa disputa che interessa altamente il Commercio, l'Arte, la Storia d'Italia.

E ciò torna loro ad onore.

Per rendere più facile la intelligenza delle cose che si diranno, inseriamo alla fine del Capitolo la planimetria della località, dove s'inalza il Palazzo di S. Giorgio. (Tavola II).

I. — Ragioni per demolire

Dai fautori della demolizione prime si pongono innanzi, quasi a modo di pregiudiziale, le ragioni giuridiche.

Vi sono leggi, contratti, i quali non solo autorizzano, ma impongono, sussidiano e premiano la demolizione.

Innanzi tutto le Regie Patenti del 1835 emanate da Re Carlo Alberto, nell'intento di aprire la Via del Commercio. In esse si leggono queste parole: « per mandare ad effetto un'opera così vantaggiosa ed univer-
« salmente desiderata, abbiamo anche voluto chiamare il Nostro Braccio
« a parte delle spese cui essa darà luogo ed essere inoltre larghi di
« grandiose concessioni, per cui se ne scemi il dispendio e se ne faciliti
« il compimento. »

Infatti le Patenti con apposito articolo stabiliscono il contributo dello Stato in trecentomila lire, e, con altro articolo approvante la planimetria annessa, destinano l'Avancorpo del Palazzo di S. Giorgio, che era demaniale, ad essere demolito in favore della città di Genova.

Sopravviene la legge del 17 luglio 1861, la quale coll'articolo 1° dispone che « è autorizzata la spesa straordinaria di lire 500.000, concorso « dello Stato nelle spese di apertura di una nuova via da Piazza Cari- « camento a Piazza del Molo Vecchio nella città di Genova. »

Il progetto della via, citato nell' art. 3 della legge, porta esso pure segnata la demolizione dell'Avancorpo di S. Giorgio, necessaria per l'ampliamento della strada.

In conseguenza di questa legge fu stipulato, dopo varie vicende, tra il Ministero delle Finanze e il Municipio di Genova il contratto del 3 aprile 1874, col quale si provvide alla permuta del Palazzetto Criminale, proprietà del Municipio, coll'Avancorpo del Palazzo di S. Giorgio, spettante allo Stato. Furon fatte perizie per valutare l' uno e l' altro; fu definito dell' uno e dell' altro il prezzo, fu determinata la spesa per la demolizione dell' Avancorpo e per la ricostruzione della facciata; il contratto fu registrato; non basta, la permuta fu eseguita; gli archivi di S. Giorgio furono trasportati al Palazzetto Criminale, che è già da dieci anni in possesso del Governo; come l'Avancorpo è pure in possesso del Comune, il quale ha il diritto e l' obbligo di demolirlo, e ha deliberato più volte, anche recentemente, che la demolizione venga finalmente eseguita.

Vero è che il Ministero dell' Istruzione Pubblica, una prima volta il 4 luglio 1875, poi il 3 agosto 1888, fece intimare per mezzo d' usciere al Comune un atto, col quale oppose il veto alla demolizione dell' Avancorpo, adducendo che esso è un monumento nazionale e che deve, come tale, essere conservato.

Questo atto però non ha alcun valore giuridico. Come può un decreto di Ministro arrestare l'osservanza di due leggi, impedire la piena esecuzione di un contratto bilaterale, oneroso e per metà già eseguito? Ed anzi, quando nel 1864 il Comune di Genova invocò dal Governo che risparmiasse questo edifizio, il Governo con nota dell' 11 marzo 1864 respinse la domanda. Onde abbiamo anche la cosa giudicata e giudicata dal Governo stesso.

Rimane dunque posto in sodo, che il Comune di Genova ha il diritto e l' obbligo di demolire, in forza di legge e di contratto, l'Avancorpo del Palazzo di S. Giorgio.

Ma entriamo pure nel merito della questione.

Se fino dal 1835 si sentiva il bisogno di rendere più facile e sicuro il transito per la Via del Commercio, molto più grande e urgente lo sentiamo oggidì, perocchè si accrebbe immensamente da quel giorno il movimento per quella via, principale arteria della circolazione fra ponente e levante, e specie nel tratto dove è il Palazzo di S. Giorgio, sede della Dogana, attiguo al Deposito Franco e alla Piazza Caricamento. In questo luogo si addensa un movimento quasi vertiginoso, che proviene dal mare e dalla terra e che si sfoga in gran parte e a stento attraverso l'angustissimo tratto di via. Il Commercio molto ne soffre e le persone corron talvolta pericolo di vita, passando per di là nelle ore in cui più ferve il lavoro. Durare in queste condizioni è impossibile. È urgente provvedere.

E per provvedere nessun mezzo è così pronto, facile, poco dispendioso e sicuro negli effetti, quanto il demolire l'Avancorpo. La strada acquista metri 5,50 e quindi diventa larga circa 13 metri, a cui s'aggiungono i 5 metri, circa, del portico di Sottoripa per i pedoni; ma quel che è più, essa rimane liberata dall'ingombro dell'Avancorpo e viene tolto il restringimento che ha per effetto d'impacciare, render confuso e pericoloso tutto il movimento.

Nessun'altra soluzione ci sembra accettabile.

Non quella di costruire una strada verso il mare, fosse pure larga 20 metri, che, girando e rasentando il Palazzo delle Compere di S. Giorgio dal lato del mare e dall'altro dell'antica strada della Mercanzia, richiedesse la demolizione del terrazzo, delle tettoie, del quartiere di San Giuseppe e della casa Ferrari per congiungersi con Piazza della Raibetta.

Una tale strada, specialmente a causa delle espropriazioni e dei raccordi, costerebbe enormemente; per cui reputiamo follìa mettere così forte spesa a carico del Comune di Genova, già tanto aggravato.

E diciamo follìa anche perchè cotesta strada danneggierebbe immensamente il Commercio, separando il Deposito Franco dalla Dogana, sconvolgendo o sotterrando la Pescheria e sottraendo alle operazioni commerciali in Piazza Caricamento e nei pressi del Deposito Franco un'area indispensabile, per destinarla invece al transito cittadino che intralcerebbe e, alla sua volta, sarebbe impedito dal movimento commerciale.

Fu proposto di allargare la Via del Commercio, tagliando i portici di Sottoripa. Questa sarebbe opera molto più dispendiosa della prima. Non sappiamo bene quanto, ma, certo, allo stringer dei conti, verrebbe fuori una spesa di vari milioni. Non è dunque una proposta degna di essere accolta.

Nè ci sembra efficace e conducente allo scopo lo spediente di aprire il portico dell'Avancorpo, perchè non aggiungerebbe che poco spazio libero alla strada; il restringimento rimarrebbe e i carri passerebbero malagevolmente di sotto agli archi, impedirebbero la tramvia e scuoterebbero l'Avancorpo, poco meno che crollante.

Infatti basta guardarlo, per convincersi com'esso sia ridotto in deplorevoli condizioni. È tenuto ritto a forza di chiavi e, se si togliessero i due muri laterali che serrano e chiudono gli arconi, forse il portico non si reggerebbe in piedi. Volendolo conservare e ripristinare nello stile del tempo, giacchè oggi è tutto deturpato, nella facciata come nell'interno, da finestre e tramezzi costruiti dopo il secolo XIII, sarebbe assolutamente necessario di ricostruirlo dalle fondamenta.

E allora che male c'è a rifare la facciata cinque metri e mezzo più indietro, valendosi delle stesse colonne, degli stessi marmi e, per quanto più si può, delle stesse pietre?

L'Arte architettonica nulla soffre, anzi guadagna, perchè ottiene, trasportata indietro, una facciata nel vero stile del tempo e da potersi, grazie alla strada ampliata, contemplare ed ammirare con più agio.

La Storia non ne soffre, giacchè il Palazzo di S. Giorgio rimane pur sempre in piedi e nel suo posto. La parte destinata alla demolizione non è che un avancorpo eretto in altro tempo.

Si afferma che esso fu prima sede del Capitano del Popolo. E sia; ma noi contrapponiamo che quella magistratura, sorta nel secolo XIII, non acquistò nè stabilità nè splendore in Genova. Guglielmo Boccanegra, primo Capitano, apparve ben tosto agli occhi di tutti, e principalmente del popolo, un tiranno, tantochè ebbe vita agitatissima e fu scacciato. Sono dunque memorie di un cattivo Governo, che non meritano questo grande culto.

Del resto non chiediamo l'intera demolizione del Palazzo, ma quella dell'Avancorpo soltanto. L'essere la facciata trasportata di pochi metri più indietro, nulla toglie al pregio storico dell'edifizio. Non abbiamo veduto in Pisa trasportare la chiesa della Madonna della Spina? e in Genova stessa tagliare e retrotrarre la facciata del palazzo Ellena, opera insigne dello Scamozzi? Eppure nè l'Arte, nè la Storia si chiamarono offese per questo.

E, anche a proposito della decretata demolizione dell'Avancorpo di S. Giorgio, gli artisti e gli storici genovesi si tacquero per lunghissimi anni; non fu se non dopo il 1875, che cominciarono a levare rumore in nome dell'Arte e della Storia, ma non riuscirono fortunatamente a mutare

l'avviso delle Rappresentanze Cittadine e Commerciali, che, per l'ufficio loro e per l'intima conoscenza dei veri bisogni della Città e del Commercio, possono, esse sole, esprimere un autorevole voto in una questione, in cui sono impegnati gli alti interessi del Commercio, che forma il vanto di Genova e produce quella ricchezza, che ha potuto, tanto oggi come già nel passato, dare alimento all'arte ed agli artisti.

Pertanto, in nome di due leggi, di un contratto e dei diritti del Commercio, chiediamo che sia eseguita la demolizione dell'Avancorpo del Palazzo di S. Giorgio.

II. — Ragioni per non demolire

Gli altri replicano:

Nè le Regie Patenti Albertine del 1835, nè la legge del luglio 1861 facevano parola dell'Avancorpo di S. Giorgio; soltanto le planimetrie, a quelle leggi annesse, accennavano all'eventuale taglio per ampliare la strada allora tracciata: ma nè l'imponevano, nè lo premiavano.

Decretarono bensì un concorso dello Stato per varie opere stradali, che si compierono; e il concorso fu pagato, senza che siasi mai chiesta dal Governo la demolizione parziale dello storico edificio.

Invero questo diritto e obbligo di demolire, che si vantano nati fin dal 1835, non furono mai nè esercitati, nè osservati, sia perchè non bene determinati, sia perchè vi si opposero dapprima lo stesso Municipio di Genova, poi il Governo e sempre la coscienza pubblica, che ha trattenuto la mano del demolitore.

Il veto posto, con intimazione giudiziale, dal Ministro della Pubblica Istruzione nel 1875 e rinnovato nel 1888, contribuì fortunatamente all'intento. Esso fu per certo atto efficace e anche legalmente valido; perchè, se v'è un diritto per l'esecuzione dei contratti, vi è pure un diritto eminente per la conservazione dei monumenti patrî.

Inoltre le Regie Patenti del 1835 e la legge del 1861 furono fatte troppi anni addietro, quando l'Italia, prima, ancora lontana dal suo risorgimento nazionale, poi, tutta assorta nel compiere quest'opera grande, non poteva volgere molte cure alla conservazione dei monumenti. Ben altre cose urgevano nel 1861.

Ma ora, mutati i tempi, progredita la coltura nazionale, cresciuto il culto per i monumenti patrî, se a taluni sembra lecito di chiedere la esecuzione

di un provvedimento demolitore, confidiamo che parrebbe all'universale più giusto e più savio consiglio, reclamarne la modificazione. E noi l'invocheremmo, se le disposizioni che, secondo si afferma, condannavano alla demolizione l'Avancorpo del Palazzo di S. Giorgio, già non fossero state derogate da posteriori contratti, approvati anch'essi con legge del Parlamento. Alludiamo alle Convenzioni stipulate il 26 settembre 1883 tra il Municipio di Genova e i Ministri delle Finanze, del Tesoro, dei Lavori Pubblici, della Guerra, e approvate colla legge del 3 luglio 1884.

Nell'intento di provvedere all'ampliamento edilizio, alla sistemazione delle calate, della ferrovia, della dogana, dei magazzini, e di regolare alcune gravi obbligazioni del Comune, le convenzioni contengono provvedimenti di molta importanza, fra i quali la demolizione del Terrazzo di Marmo. L'art. 3 stabilisce la demolizione e l'art. 4 così si esprime:

« La demolizione, dovrà essere compiuta entro il termine di anni due, « a datare dalla approvazione della Convenzione, ed il materiale prove- « niente da tale demolizione rimarrà di esclusiva proprietà del Municipio.

. . . .

« La parte dell'area, che dovrà rimanere al Municipio, segnata in « tinta gialla nel tipo suddetto, sarà adibita, per il primo tratto, per allar- « gamento di Via Carlo Alberto, perchè essa raggiunga l'ampiezza di « metri 20 circa; l'altro tratto, pure segnato in tinta gialla lungo Piazza « Caricamento e la fronte ovest, sud ovest del Palazzo delle Compere, de- « nominato di S. Giorgio, *sarà adibito alla nuova strada e piazza, che se- « condo il piano annesso, il Municipio intende di sistemare intorno al detto « palazzo*

« Le aree e i fabbricati di proprietà governativa, che ad ovest e a « sud ovest di detto palazzo si trovassero compresi in tale sistemazione, « *saranno gratuitamente ceduti al Municipio, restando perpetuamente addetti,* « come sopra, *ad uso pubblico.* »

Lo conferma anche il titolo della planimetria che forma parte integrante dell'allegato *B* annesso a questa legge. Parla così: « Progetto di allarga- « mento di Via Carlo Alberto fra Piazza del Principe e *Piazza Raibetta,* « colle rampe di discesa alle nuove calate *e col raccordo a Via S. Lo- « renzo, passando ad ovest e a sud del Palazzo delle Compere.* »

L'Avancorpo di S. Giorgio viene nella stessa planimetria considerato come gli altri edifici che si debbono conservare integralmente; nessun cenno o segno che sia da demolirsi. È dunque chiaro: all'allargamento della Via del Commercio viene sostituita una nuova strada, verso il mare, più ampia e più utile, che gira intorno al Palazzo e si raccorda con

Piazza Raibetta. La nuova convenzione ha voluto isolare S. Giorgio, ma non mutilarlo. E quindi, pur supponendo che dalle leggi e dai contratti precedenti nascesse il diritto e l'obbligo del Municipio di demolire, essa vi ha derogato, stabilendo un nuovo diritto e, quel che è più, imponendo il nuovo obbligo di conservare integralmente il Palazzo.

A confortare la nostra opinione sta il fatto, che lo Stato si obbligò a concorrere nella spesa di apertura di questa nuova strada, mediante il dono gratuito di parte delle aree che si otterranno dalla demolizione delle tettoie e del Terrazzo di Marmo, e che coll'articolo 8 della Convenzione generale si stabilisce che: « per mettere il Municipio in grado « di poter eseguire le opere più necessarie al movimento commerciale « fra il porto e la città e *quelle poste a suo carico dall'allegato B....* » (una delle quali è appunto la nuova strada), il Governo concede al comune di Genova la libera proprietà di aree e piazzali posti tra Piazza Cavour e il promontorio di S. Margherita; e di più un prestito di 10 milioni, a condizioni di favore.

Perciò fermamente e a buon diritto crediamo che il Comune debba eseguire la strada a mare fino a Raibetta e che, non facendola, violerebbe la Convenzione, perderebbe la donazione di un'area vasta e preziosa e si esporrebbe a questioni sull'osservanza del contratto, perchè in esso tutte le disposizioni si concatenano talmente, che l'inadempimento di una potrebbe dar luogo a controversie d'indole generale.

Non arriviamo poi a comprendere come mai si possa da taluni affermare, che un'amplissima strada di 20 metri, (sarebbe una delle più larghe di Genova), possa riuscire di inciampo e d'impedimento al Commercio, mentre essi reputano sufficiente l'allargamento di soli cinque metri e mezzo. Inutile confutare così vana affermazione. Ben potremmo noi osservare che tale cosa non fu mai asserita nel seno delle Rappresentanze cittadine nè commerciali, quando si discussero le Convenzioni del 1883 e potremmo aggiungere, che ora si combatte la via a mare, perchè, l'aprirla, turberebbe forse certi interessi, che non sono i veri interessi generali del Commercio e della Città, ai quali, per lo contrario, si provvede molto più degnamente con le strade da noi proposte.

Invero, oltre l'ampia strada a mare, è meritevole di considerazione anche lo allargamento della Strada del Commercio, mediante la parziale demolizione degli edifizi di Sottoripa, che stanno di fronte al monumentale Palazzo di S. Giorgio. Non sarebbe difficile fare un progetto concreto e mostrarne i vantaggi ed i pregi. Quanto alla spesa i fautori della demolizione ingrossano ad arte ed esagerano le cifre e taluni arrivano a somme

favolose. Non possiamo consentire con loro; e, appoggiati all'esperienza già fatta dal nostro Comune, riteniamo con fondamento, che la spesa sarebbe notevolmente al di sotto di quella da essi affermata e, in ogni caso, tale che una Città grande, ricca e civile come Genova, che ha un bilancio solidissimo e che si propone di intraprendere ampliamenti e abbellimenti edilizi per molti milioni, dovrebbe chiamarsi lieta di sostenere per salvare un monumento che parla di un periodo glorioso della propria storia.

D'altra parte lo Stato, che fa leggi per la tutela dei monumenti, che impone servitù per gli oggetti d'arte antichi, che spende ogni anno somme cospicue per mantenere vetusti avanzi o per disotterrare le vestigia di sepolte città greche o romane, non può consentire e, peggio, aiutare la mutilazione del Palazzo più storico di Genova.

Esso fu costruito nel secolo XIII per ordine del Capitano del Popolo; divenne poi sede del Banco di S. Giorgio; due istituzioni gloriose per Genova, che vanno giudicate al lume dei tempi in cui fiorirono e non coi criteri o coi pregiudizi del tempo nostro.

L'edifizio è solido, è ampio, è artisticamente bello: e sebbene in parte deturpato dalle brutte costruzioni posteriori e malamente mantenuto, esso può essere facilmente restaurato.

Nessun dubbio che la demolizione di quel che chiamano Avancorpo recherebbe danno irreparabile alla Storia ed all'Arte. L'edifizio verrebbe mutilato, il portico scomparirebbe, la facciata sarebbe nuova e non antica; poi addossata a un'edifizio di proporzioni diverse, che verrebbe anche deturpato internamente e variato nella sua distribuzione, e la grande sala superiore tagliata per metà. N'andrebbe quindi sconvolta tutta l'architettura e la verità storica dell'edifizio. Meglio varrebbe demolirlo interamente, piuttosto che lasciarlo sussistere deturpato.

L'esempio della Madonna della Spina, a torto invocato dai fautori della demolizione, parla invece a favor nostro, perchè quell'elegantissimo monumento non fu già mutilato, ma, all'opposto, conservato nella sua interezza e restaurato con scrupolosa verità; e, appunto per conservarlo, fu sottratto alle inondazioni e all'impeto del fiume, trasportato indietro e rialzato sulla linea del Lungarno. Nè si citi poi l'arretramento della facciata di edifizi privati, che sono, per quanto pregevoli, ben lontani dall'avere l'importanza storica e artistica del Palazzo di S. Giorgio.

Noi propugnamo, adunque, la conservazione integrale del Palazzo e domandiamo che venga con molto accorgimento e fedeltà restaurato, nella facciata e nell'interno, e che sia aperto al pubblico uso il portico, così

come era anticamente, il che arrecherà al movimento commerciale e cittadino, segnalato vantaggio.

Pertanto anche noi, forti delle leggi, dei contratti e dei diritti del Commercio, dell'Arte e della Storia, invochiamo la conservazione integrale del Palazzo di S. Giorgio; ed esprimiamo questo voto in nome di Istituti, di Associazioni, di Cittadini, di Commercianti, che giustamente veggono nel culto delle memorie patrie, non soltanto un atto doveroso, educatore di popolo civile; ma altresì un alto insegnamento e incitamento a vieppiù nobilitare, accrescere e spingere lontani quei commerci che formano la ricchezza e la gloria di Genova.

PLANIMETRIA DELLO STATO ATTUALE DEL PALAZZO DI SAN GIORGIO E SUE ADIACENZE IN GENOVA

(Luglio 1889)

Tavola II.
allegata alla Relazione della Commissione

Le quote altimetriche sono riferite allo ZERO dell'Idrometro della Darsena

Scala di 1:500

Capitolo III

IMPORTANZA DEL PALAZZO
IN CONFRONTO COLLE ESIGENZE DELLA VIABILITÀ

Queste, le principali ragioni poste innanzi negli interrogatorî e negli scritti. La questione n'esce bene determinata, ma alquanto ristretta: pare di assistere ad un combattimento vigoroso in un campo chiuso.

La Commissione non ha voluto sedere, senz' altro, giudice del campo fra le due schiere combattenti. Compito e desiderio suo era, non già di assegnare all'una o all'altra la vittoria o la sconfitta, ma bensì di proporre della lunga e agitata controversia, la soluzione migliore.

E a ciò era guidata anche dalla considerazione che in questo mezzo secolo, decorso dopo il 1835, le condizioni d'Italia e di Genova si sono andate profondamente mutando. L'Italia ha compiuto nell'ordine morale, politico, economico il più grande rivolgimento che onori la sua storia. L'Italia è divenuta un solo stato e libero, e Genova il principale porto d'Italia. La coscienza nazionale s'è fatta più gagliarda e più illuminata; essa e il Governo sono più studiosi e solleciti delle glorie e dei monumenti patrî. La vita economica, di gran lunga più vigorosa e sviluppata, procede armata degli ardimenti e dei mezzi offerti dalla progredita civiltà. Basti ricordare che dopo il 1835 furono costruite le strade ferrate e forate le Alpi; introdotta la navigazione a vapore che ha vinto la vela; i piroscafi divenuti sempre più grandi e più veloci e più impazienti di sbarcare, imbarcare e ripartire; il commercio marittimo trasformato e quel di Genova trasformato e immensamente cresciuto; mutati gli ordinamenti e la politica doganale; il porto, con ingenti spese, due volte ampliato, fornito di nuove calate, ponti sporgenti, tettoie, stazioni marittime, binari, meccanismi; la Strada del Commercio, progettata prima di 12 metri, si è fatta poi di 20; il

Terrazzo di Marmo, monumento pregevole eretto fra il 1837 e il 1845, raso al suolo nel 1886. Insomma questi e altri consimili fatti, grandi e piccoli, possono certamente influire sulla buona e durevole risoluzione della controversia. Ed è perciò che la Commissione ha voluto penetrare addentro e studiare a fondo le cose, in cerca appunto della soluzione migliore.

I. — Importanza storica e artistica del Palazzo

L'Avancorpo del Palazzo delle Compere di San Giorgio merita veramente la valorosa difesa che ne fu fatta? È esso un vero monumento per la Storia e per l'Arte?

Dopo la morte di Federico II, verso la seconda metà del secolo XIII, in mezzo e per mezzo delle fiere fazioni dei Guelfi e dei Ghibellini, si compie nei Comuni italiani il rivolgimento, che accomuna le classi minori e le popolari al governo della cosa pubblica.

La stirpe dei vinti, dalla conquista barbarica in poi, obbediva alla gente straniera. Il feudalismo, nome a ragione oggi abborrito, fu un primo e benefico ordinamento che andò formandosi dopo Carlomagno, e che regolò, frenandola in qualche maniera, l'anarchia dei conquistatori, che niun altro diritto riconoscevano, fuorchè quello della spada.

Le esenzioni ecclesiastiche (secolo X), e quindi l'autorità civile del Vescovo, succeduta nelle città al governo del Conte, segnano un secondo ordine di cose, dove risorge, in prò dei piccoli, la tutela della legge. Le classi maggiori della nazione soggetta e conculcata, sono chiamate all'amministrazione della giustizia e al reggimento delle città. Formano il municipio nuovo, che diventa a poco a poco franco e libero.

L'età dei Consoli (fine del secolo XI) segna l'indipendenza del municipio, che si chiamò *Comune*. Ma alla partecipazione del governo comunale salgono le maggiori classi sociali, non le minori, non l'universalità, esclusa tuttora dai magistrati. Chè, se talvolta esercitava azione alcuna, esercitavala per tumulto, non legalmente, sobbillata e mossa per lo più da una parte dei Grandi, intenta a levar di sella la parte avversa.

L'istituzione del Podestà, che succede ai Consoli, conferisce al governo maggiore unità e forza, e siccome è tratto di fuori, procura imparziale giustizia, non essendo mischiato nelle fazioni locali. Il Podestà, per altro, non muta sostanzialmente le condizioni del governo.

Intanto i nobili minori e le classi non nobili sono cresciute in po-

tenza di ricchezze e di credito col traffico, col lavoro, col risparmio, e chiedono e già vogliono la loro parte di sole. Nel medesimo tempo Guelfi e Ghibellini inferociscono, moltiplicano le offese, le cacciate, il sangue, e or l'una or l'altra parte cerca l'aiuto del maggior numero.

Siamo nella seconda metà del secolo XIII; Federico II non è più; l'interregno imperiale è cominciato.

E allora nelle città italiane s'innalza il grido di: *Fiat populus*, il quale significava: siano accomunati i magistrati, li abbiano ancora i Popolani, non i soli Grandi, eredi e rappresentanti della conquista e del feudalismo. A questo grido danno incitamento le stesse case magnatizie, che vogliono togliere il reggimento ai loro nemici; anch' esse, secondo i luoghi Guelfe o Ghibelline, gridano *popolo*, come loro torna.

È questo il momento finale storico, in cui il Comune diventa Comune veramente, almeno secondo il concetto che l'età di mezzo ne aveva. Nè vuolsi ricercare, nè dire che il rivolgimento così operatosi abbia o non abbia fondato, potesse o non potesse fondare reggimenti buoni e così fatti da essere vitali in ogni città.

Fra il 1250 e il 1270 quasi tutti i Comuni istituiscono nuovi reggimenti; non sono tutti ben chiari, non tutti ben noti nei loro particolari, non tutti fecondi e i più troppo effimeri; ma tutti mirano ad un intento stesso, come ai tempi nostri, le tante sollevazioni liberali; e valgano per tutte quelle dell'anno 1848.

Nel 1254 Milano insorge contro l'Arcivescovo Leone da Perego per cagione delle taglie e delle gravezze dei Nobili; nel 1256 e 1257 si viene alle armi sotto Martino della Torre e l'incendio si propaga in Bergamo, Lodi e Novara. Bologna scuotesi tutta quanta nel detto anno. Modena fra il 1254 e il 1262. Reggio parimenti. Asti le ha precedute e poi le segue; anche la piccola Chieri si agita e si riforma. E così nelle città di Romagna e di Toscana.

In Firenze vi è ritardo, non di fazioni e di esigli, non di civile e larga operosità economica, ma di armato sdegno popolare. Esso scoppia nel 1293 con Giano della Bella e gli Ordinamenti di Giustizia.

In Genova l'avvenimento si compie nel 1257. Esce d'ufficio Filippo della Torre, milanese, podestà corrotto. Scoppia un tumulto popolare mosso dai Grandi, nemici ai Fieschi, i quali padroneggiavano la città, e si alza il grido di *Fiat populus*, cioè sia instituito il reggimento popolare.

Guglielmo Boccanegra è acclamato *Capitano del popolo* per dieci anni, assistito da 32 anziani, quattro per ogni *Compagna*. Il Capitano, col loro consiglio, corregga e faccia le leggi, nomini il Podestà e i Giudici.

Il governo del Boccanegra durò cinque anni; finì nel maggio 1262, quando diventato, come scrisse il Giustiniani, « solenne tiranno » odiato insieme dai nobili, dai plebei grassi, dal podestà e « da quasi tutti gli uomini dabbene » fu cacciato via dall' ufficio.

Lo stato si rinnovò di forme, ma sempre su base popolare.

Per giudicare con imparzialità il governo del Boccanegra, devesi considerarlo così rispetto alle cose interne come alle esterne.

Nel primo aspetto esso ci presenta, come si è detto, l'accomunamento dei Magistrati alle classi popolari, e quindi lo scadimento del potere feudale e arcivescovile. Guglielmo Boccanegra, capo della nuova cittadinanza, che piglia campo, circoscrive e spunta le due avverse potestà. Molto verosimilmente adoperò rimedi gagliardi e violenti; ma sembra certo che operò conforme alle leggi, rispettò i diritti del Podestà, dei Consigli e dei Giudici, e anche quelli del *Parlamento*, cioè dalla moltitudine convocata ad approvare le cose fatte: lustro e larva di libertà.

Quanto al di fuori, sotto il governo del Capitano, la repubblica recò in sua mano il commercio orientale. Aiutò Michele Paleologo a ricuperare Costantinopoli, e, ponendo fine all'Impero Latino, infermo e non più vitale, acquistò col trattato di Ninfeo (presso Smirne) il sobborgo di Pera, chiave e fondamento del commercio fra il continente asiatico e l' europeo (12 Marzo 1261); escluse i Veneziani dal Mar Nero, e fece sicuro il possesso di Caffa, ceduta poi dal Tartaro Ozan-Timur nel 1267.

E appunto nel 1260 il primo Capitano del Popolo ordinò l' edificazione di un Palazzo, che fosse degna sede del nuovo magistrato popolare.

In questo secolo tutti i Comuni italiani, portati dall' impeto giovanile ad affermare il loro nascimento e la coscienza della propria forza e fare quasi pompa della crescente ricchezza e del culto per gli ideali della vita e delle pubbliche libertà, comandano l' edificazione di splendide chiese, di grandi palagi, che divengano onorata e secura sede delle pubbliche magistrature; e decretano grandiose opere pubbliche nell' interesse dell' universale, giacchè è nel nome dell' universale che si regge il nuovo Stato.

Padova comincia il Palazzo della Ragione nel 1172 e lo compie nel 1219; Cremona il suo Duomo nel 1107 e costruisce nel 1206 il Palazzo Pubblico; Brescia principia nel 1187 il Broletto e lo finisce nel 1213; Milano inalza il Broletto nel 1228 e il Palazzo del Potestà nel 1251; Siena che ha cominciato il Duomo nel 1250 erige il Palazzo del Capitano di Giustizia nel 1287; Pistoia il Palazzo del Comune nel 1295; Bologna l' antico Palazzo della Mercanzia nel 1294; Monza l'Arengario nel 1293 e Piacenza nel 1281 il Palazzo del Comune. Firenze ordina

nel 1296 ad Arnolfo di costruire Santa Maria del Fiore e pone nel tempo stesso le fondamenta di S. Croce (1295) e del Palazzo dei Priori, sede della Signoria (1298).

A questo stesso slancio risponde il Comune di Genova, ordinando il Palagio del Capitano del Popolo.

Lo attesta la inscrizione latina, contemporanea dell'edifizio, che sovrasta la seconda porta d'entrata nel cortile, e che qui riportiamo nella lezione correttissima datane dal Remondini, membro della Società ligure di storia patria.

> † *in miLLENO BIS . Centum DECies quoque seno*
> *URBIS PreSENTIS CAPITANEus ENS BUCANIGRA*
> *GVILLELMus FIERI ME IVSSIT POSTModO PIGRA*
> *Non CVRA IVSSVm ME TRAnSTVLIT EnTIS IN VSVm*
> *FRater OLIVERIus VIR MEnTIS ACUMINE DIUS.*

Questa iscrizione viene a dire nel nostro italiano così. È il palazzo che parla: « Nel 1260 Guglielmo Boccanegra, essendo Capitano di questa città, « comandò ch'io fossi fatto. Di poi frate Oliviero, uomo divino per acu- « tezza di mente, mi adattò al comandato uso, di servire a residenza, di « chi fosse per essere » nell'ufficio di Capitano.

Guglielmo Boccanegra, dunque, comandò nel 1260 che il palazzo fosse fatto per sede del nuovo magistrato popolare; nel 1262, caduto il Boccanegra dal potere, il palazzo non era finito; e a frate Oliviero cistercense di Sant'Andrea di Sestri, architetto, che appunto in quegli anni lavorava attorno il porto, fu commesso, di continuare la fabbrica all'uso già comandato, non di abitazione privata del Boccanegra, ma di residenza del nuovo Capitano o d'altri magistrati del Comune. Che il palazzo non fosse privato del Boccanegra e fosse continuato nel 1262, lo dimostrano questi fatti: che le case del Boccanegra sorgevano, per attestazione delle cronache, in altro luogo della città: che la parte erroneamente chiamata Avancorpo, ha organismo ed aspetto di palazzo pubblico, con il suo ampio portico terreno, la sua vasta sala occupante tutto il primo piano verso la facciata e gli scompartimenti di questa grandiosi. Un insieme che rammenta altri palazzi del podestà o del capitano del popolo in Lombardia e in Toscana. Inoltre in quel palazzo furono depositate le pietre del Pantocratore dei Veneziani. È noto che nel 1261, presa Costantinopoli da Martino Boccanegra, e cacciati i Veneziani dalla Propontide, i Genovesi ne distrussero, a suon di tromba, la chiesa, le loggie e il palazzo, posti nel monastero del Pantocratore; e le pietre e le sculture trasportarono nel 1262

a Genova sulla nave di Ansaldo Doria. Di ciò fa testimonianza il Caffaro, o, per dir meglio, Bartolomeo Scriba, l'ultimo continuatore del Caffaro, che va sino al 1264. Talune di queste sculture si vedono tuttora nel Palazzo del Capitano, e tra esse il mascherone leonino che sta sotto l'iscrizione, la quale ricorda l'edificazione del palazzo.

Che, se la serie dei Capitani del popolo, fino all'anno 1339, quando cominciò, pur con un Boccanegra, il dogato, fu più volte interrotta da instituzioni di altre magistrature, ciò non importa: il palazzo restò non pertanto del Comune, sede alle maggiori glorie della libertà genovese. Lo prova la figura dell'antico sigillo del Comune, il grifo straziante l'aquila Sveva e la lupa Pisana, già dipinta nel fronte del palazzo, e tramutata nel 1751 ad una delle stanze interne: lo prova la ospitalità ivi data nel 1278, secondo attestano le cronache, al figliuolo del re di Sicilia: lo provano i frammenti, che furono appesi alla facciata, delle catene del porto pisano, invaso e distrutto da Corrado Doria nel 1290.

È anche tradizione che Marco Polo, prigioniero dei Genovesi fosse rinchiuso in questo Palazzo.

Nel secolo XIV e di poi il palazzo ebbe la particolare denominazione *del comune del mare e delle dogane*. Vi risiederono i Consoli del mare, le amministrazioni di Crimea e di Corsica, i Padri del Comune, che erano quel che oggi si direbbe il Consiglio municipale; e più tardi gli Officii della Compagnia di San Giorgio.

Il palazzo, dovendo servire a tanti offici, fu accresciuto di due stanze verso il mare nel 1408. Nel 1444 avendo, per l'incremento degli Offici di San Giorgio, il Consiglio delle Compere chiesto al doge più larga parte di esso, gli fu ceduta la sala già occupata dai Padri del Comune; e il palazzo ebbe altre ampliazioni. Nel 1451 fu ceduto tutto l'edifizio, che indi in poi venne in possesso ed ebbe nome delle Compere di San Giorgio. L'ultima ampliazione del palazzo verso il mare quale ora è, fu compiuta nel 1571, quando il doge e i magnifici governatori della Repubblica, con provvisione del 25 Aprile, a istanza di Agostino Imperiale cancelliere del prestantissimo Officio di San Giorgio, (riferiamo le proprie parole del decreto) « concesserunt et concedunt praestantissimo Officio quod possit occu-
« pare carubeum existentem prope palacium Comperarum Sancti Georgii,
« vergentem a Clapea piscium ad mare, et carentem transitu, et totum
« illud spacium, quod est a porta Cabellae nunc lignarum per rectam li-
« neam usque ad dictum Palacium Comperarum, versus mare comprehensa
« etiam capelleta ad hoc, ut dictum praestantissimum Officium possit in
« dicto spacio fabricare et de eo sibi deservire.... »

PALAZZO DELLE COMPERE DI SAN GIORGIO

TAVOLA IIIª

allegata alla relazione della Commissione

Per tali vicende, il Palazzo inalzato per il Capitano del Popolo, accolse nei secoli XIII e XIV varie civili magistrature, e poi divenne sede della Compagnia di S. Giorgio che, mediante nuove costruzioni, lo abbracciò e comprese tutto in un più ampio edificio e gli diede il proprio nome e lo illustrò con la propria storia.

Invero, forse più che per le Civili Magistrature, questo edifizio fu fatto celebre dalla storia delle Compere e del Banco di San Giorgio; storia meritevole di essere molto studiata, tanto è varia e ricca di insegnamenti.

Per non lasciare una notevole lacuna in questa Relazione, ci consenta l'E. V. alcuni cenni affrettati, in cui si tocca dell'origine delle Compere e del Banco, del suo organamento, della sua potenza e della sua fine.

L'antica Repubblica di Genova, quando aveva bisogno straordinario di denari, soleva contrarre prestiti volontari o coattivi coi propri cittadini, corrispondendo un interesse, che variò dal sette al dieci per cento e impegnando la propria fede per l'adempimento d'ogni suo obbligo verso i creditori.

Ma poi, crescendo i debiti dello Stato e andando esso soggetto a frequenti mutazioni, per garantire meglio i creditori « s'introdusse che si « pagasse il frutto dei denari con assegnamenti d'entrate del Comune, « vendendo ai creditori sia le ragioni e giurisdizioni del pedaggio de' fiumi, « sia della gabella del grano e simili; e questo contratto tra il pubblico ed « il particolare fu tra loro (Genovesi) nominato *compra:* quasi che li parti- « colari avessero comprato le ragioni del Comune.[1] »

La voce *compera* dinotò dunque un prestito pubblico sotto la forma di mutuo garantito coll'assegnazione dei proventi di una gabella. Lo attesta esplicitamente un documento inedito del 1411 ove leggesi: « Comperae « seu mutua Communis Januae imposita et impositae diversis temporibus « cum suis assignationibus, etc.[2] » Variano le denominazioni di coteste compere secondo la *causa* dell'operazione, o la *gabella* assegnata in garanzia o il *santo* ricorrente nel giorno del contratto. D'onde i nomi *Compera Pacis*, *Compera Salis*, *Compera S.cti Pauli* e così via.

L'assegnazione, da temporanea (non duratura oltre un quinquennio) ch'era in principio, divenne quasi perpetua in seguito, quando i bisogni crebbero e si moltiplicarono i prestiti. I quali si contraevano per lo più con associazioni di prestatori, che per tal modo costituivano una per-

---

1) Relazione I del Governo e della Rep. di Genova in ALBÈRI, Relaz. Amb. Ven. T. 2, Serie 2, p. 440.
2) Nel R. Archivio di Stato di Torino.

sona giuridica, atta a rappresentare, amministrare, difendere l'interesse di tutti; mentre ora i possessori di cartelle del debito pubblico o di altre obbligazioni non hanno organismo nè personalità giuridica collettiva. Essi davano al Comune i denari e *compravano* le ragioni comunali su una data gabella già appaltata, ovvero addirittura la prendevano essi ad amministrare a loro rischio, nell'interesse dello Stato e proprio.

Al riscatto del debito la Repubblica provvedeva con le *code di redenzione*, cioè con una quota del provento gabellare, che il Tesoro si riservava e in fin d'anno distribuiva tra i partecipi, in diminuzione del loro credito capitale.

Gl'interessi o frutti erano pagati di tre in tre mesi e denominavansi perciò *paghe*. E avevano forma o d'*interesse* propriamente detto, cioè di un tanto per cento fisso, o di *dividendo*, quando l'assegnazione della gabella facevasi a' creditori *pro soluto*, ossia abbandonavasi la gestione della gabella alla massa de' creditori, lasciando a carico o a profitto di essi i lucri o i danni dell'assegnazione.

I più antichi contratti di tali mutui risalgono al 1259.

Aggiungendosi sempre nuovi prestiti agli antichi, si pensò a riunire più Compere in un solo corpo, per renderne più semplice l'amministrazione. È memorabile, tra coteste antiche unioni, quella con cui il 10 marzo 1346 le ventiquattro *Compere del Capitolo* furono ridotte a sei. Ma prima, anche tale debito dello Stato, (giacchè questo è il significato dell'espressione *Compere del Capitolo*), aveva avuto norme scritte, che ancora rimangono e sono le *Regulae Comperarum Capitoli*, il cui testo, come fu confermato nel 1303, serbasi tuttora inedito nell'Archivio Genovese.

La prima sistemazione delle *Compere del Capitolo* avvenne nel 1250 secondo il Serra; ma i regolamenti disposti in quel tempo e registrati, pare, in apposito Cartolario, andarono perduti ne' moti del 1296. Le *Regulae* del 1303 in 271 articoli ordinarono ogni cosa relativa alle Compere. La quota di partecipazione al prestito, fissata in cento lire, v'è detta *luogo* e *luogatario* il partecipante, che era *colonnante* se possedeva più luoghi in testa propria, dicendosi *colonna* la somma di cotesti *luoghi*. I diritti e i doveri de' *Comperisti* riguardo all'acquisto della gabella assegnata, allo sborso della sovvenzione, alla esazione de' proventi, alla distribuzione delle *paghe* ecc. vi sono accuratamente definiti. L'azienda era retta dall' *Ufficio d'Assegnazione* con due *Consoli* per la riscossione de' proventi e per il servizio del debito, e relative incombenze, assistiti da quattro *Confortatori*, due *Clavigeri* o cassieri, quattro *Visitatori*,

due nobili e due popolani, quattro *Notai.* Nel 1323 fu istituito l' Ufficio de' *Protettori.*

Causa della consolidazione del 1346 fu il bisogno di danari per opporsi alle galere e all'esercito messi insieme da' Grimaldi e da' fuorusciti loro consorti. Contraendo un nuovo prestito, la Repubblica coordinò i vecchi. Ma non è esatto il giudizio di chi come il Gioffredo [1] opina che l'operazione di prestito di quell' anno desse « origine ai Luoghi o sia Compere di S. Giorgio. »

Nel 1407 a' 27 aprile fu deliberata e, nell'anno seguente, iniziata una nuova consolidazione. Le particolari società che s'erano via via formate, dopo la fusione del 1346, insieme a quella allora consolidata, furono riunite, per opera degli Otto Procuratori dell'Ufficio di S. Giorgio, in una sola Compera o Massa, iscrivendone le ragioni in quattro Cartolari, divisi ciascuno in due e corrispondenti così alle otto *Compagne* (rioni) della città di Genova. La nuova istituzione ebbe nome *Compere di S. Giorgio* e le Compere assorbite da essa erano così denominate: *Compere locorum S. Petri:* id. *Florenorum centum millia;* id. *denarii uni pro libra;* id. *mutuorum novor. S. Pauli;* id. *regiminis* [2] (del Capitolo); id. *vetera Gazaziae;* id, *locorum Mahonae vet. Cipri;* id. *mutuor. vet. S. Pauli* e il loro complessivo valore ammontava a L. 2,938,462. 10. 4.

La *Casa* o, come anche fu denominato, l'*Ufficio delle Compere di S. Giorgio* ebbe dal Governo ampia e totale balia di assoggettare a minuto e rigido sindacato i diritti, le assegnazioni, condizioni, qualità, quantità e conti di tutte le singole Compere del Comune. Fu fissato per ogni *luogo* di lire 100 l'interesse annuo del 7 e, a guarentigia, assegnata la totalità delle gabelle già prima vincolate ad ogni singola Compera, non che le relative *code*, i lucri, profitti casuali, vantaggi, e simili. [3]

La nuova Compagnia, nata dalla fusione di tutte le altre e, in nome dei Comperisti, posseditrice dell'intero debito pubblico genovese, si recò in mano l'amministrazione delle gabelle assegnate in garanzia e curò la ripartizione annua de' prodotti e dell'ammortamento. Per quest'ultimo praticò largamente il sistema del *moltiplico*, che credesi introdotto da Francesco Vivaldi nel 1371.

---

[1] GIOFFREDO, *Storia delle Alpi Marittime*, p. 783.

[2] Il REZASCO, *Dizionario del linguaggio italiano storico e amministrativo*, p. 651 in nota, nega che la Casa di S. Giorgio comprendesse nel suo cominciamento tutto il debito pubblico genovese e cita l'iscrizione posta a F. Vivaldi ove dicesi che la traslazione delle Compere del Capitolo in S. Giorgio fu operata il 1454. Ma crediamo vi sia equivoco fra la traslazione DE JURE, che fu disposta nel 1407, e quella DI FATTO, *liquidata* probabilmente nel 1454.

[3] Doc. cit. del 1411 nel R. Archivio di Stato di Torino.

Il *moltiplico* era di due sorta: O veniva fatto per conto d'un Comperista, che disponeva la devoluzione d'una parte de' suoi *luoghi* coi relativi interessi, a comprare altri *luoghi*, capitalizzando finchè si raggiungesse un determinato ammontare con cui estinguere in tutto o in parte una gabella o riscattarla; ovvero esso veniva fatto per conto e utile del pubblico, comperando ogni anno con le *code di redenzione*, alcuni *luoghi* e coi frutti altri *luoghi*, che insieme formavano l'assegnamento o fondo d'estinzione. Operazione, quest' ultima, analoga a quella del Consorzio Nazionale che si propone l'estinzione del debito pubblico italiano.

Le *colonne* dei *luoghi* assegnati a moltiplico furono dette *Colonne di lapide o di pietra*, perchè con lapidi o busti o statue s'onoravano i Comperisti che le costituivano. E queste lapidi e busti e statue, sebbene spostate, si veggono ancora nelle sale del Palazzo di S. Giorgio e fra esse si ammira la statua, di molto pregio artistico, inalzata dalla Casa in onore di Francesco Vivaldi.

Nei quattro *Cartolari* o *Libri delle Colonne* furono iscritti alfabeticamente i nomi de' Comperisti con le partite corrispondenti. E nel *Cartulario delle paghe* notavansi i proventi maturati, per ogni *Luogo*, nell' anno finanziario, che s'apriva col maggio, quando fu costituita la Casa di S. Giorgio e s'iniziò poscia col 10 luglio.

I proventi si pagavano o prontamente di tre in tre mesi con *lire di paghe* da 18 soldi o alla fine d'ogni quinquennio in *lire di numerato* da 20 soldi. « Ciò avvenne quando la Casa di S. Giorgio ordinò che i credi-
« tori, i quali volessero essere pagati prontamente, dovessero girare il
« proprio credito all'Ufficio di S. Giorgio, *Cartulario di paghe*, dal quale
« giravasi a lui il prezzo sul *Cartulario di numerato*, ragguagliando la
« lira di paga a soldi 18, e ciò si chiamò *prezzo dell' Uffizio*. A quelli
« che riscotevano per quinquennio e mesi quattro si pagava la lira in
« 18 soldi, più l'incremento in ragione di un terzo di danaro per mese
« che si appolizzava a loro credito nel Cartulario di numerato.[1] »

Il divario tra i due modi di pagamento ebbe origine dalle gravi perdite patite dalla Casa di S. Giorgio per le conquiste de' Turchi in Levante. Genova aveva nel 1453 ceduto alla Casa di S. Giorgio le Colonie di Levante, dopo perduta Pera.[2] La difesa di Caffa e delle altre terre levan-

---

[1] Memoria riguardante la fondazione de' Monti di S. Giorgio in Genova, 1756: nel R. Arch. di Torino.

[2] La benemerita *Società Ligure di Storia Patria* raccolse e illustrò i documenti relativi alle condizioni di coteste Colonie, pel tempo in cui ne tenne il governo l'Ufficio di S. Giorgio, nel *Codice Diplomatico delle Colonie Tauro-Liguri durante la Signoria dell' Ufficio di S. Giorgio*. Vedi *Atti* della predetta Società, Volumi VI e VII.

tine costò enormi spese alla Casa, che nel 1456 si fece autorizzare da papa Calisto III a devolvere, nel prossimo triennio, al pagamento de' frutti maturati in quell'anno, la tassa d'un fiorino per *Luogo* stabilita dalla Repubblica nel 1420 e a vendere in anticipazione ai maggiori offerenti i proventi del prossimo triennio o permutarli « *in alias proventus pro minori summa quam acceptores vel permutantes in fine dictorum trium annorum essent receptum.* »

L'ordinamento della Compagnia di S. Giorgio era sapientissimo.

L'autorità suprema della Casa risiedeva nel Consiglio Generale de' 480, assemblea investita della rappresentanza de' Comperisti, eletta per scrutinio segreto e a maggioranza di voti. Era eleggibile ogni Comperista che avesse compiti i 18 anni e possedesse non meno di dieci Luoghi. Facevano parte dell'Assemblea e ne eseguivano le deliberazioni gli Otto Protettori, nominati, con elezione di secondo grado, dai Trentadue Elettori.

Gli Otto Protettori costituivano per così dire il sommo potere esecutivo della Compagnia, e il loro capo, col titolo di *Priore*, presiedeva anche il Consiglio generale. Sei fra i Protettori dovevano essere d'età sopra i 30 anni; due sopra i 25: tutti poi dovevano possedere individualmente non meno di *cento* Luoghi. Duravano in carica un anno; scaduto il quale, passavano nell'ufficio detto del *Precedente* o de' *Provveditori*, che curava la liquidazione delle partite e faccende non terminate nell'anno anteriore. Inoltre sopraintendevano alla Dogana, assistiti dagli Otto Procuratori, che avevano la sorveglianza de' Cartulari.

Un ufficio speciale fu creato nel 1444 e denominato poi sempre da quell'anno *Ufficio del Quarantaquattro*, per terminare, intendere e conoscere ogni affare, ogni pendenza non condotta a termine nel tempo stabilito (5 anni e 1 mese), tanto relativa ai Cartulari quanto ad ogni altro affare. Esso agiva contro i debitori, pagava i creditori, teneva il protocollo generale, amministrava il patrimonio delle Compere, curava l'esecuzione de' *Moltiplichi* rimasti, per qualsiasi causa, trascurati o in sospeso.

C'erano poi anche gli Otto Uffiziali del *Sale*, per l'amministrazione di questa gabella, i Quattro Sindacatori e Conservatori delle Compere, investiti d'autorità censoria su tutti i funzionari ed impiegati della Casa, i Revisori, e Consoli delle *Calleghe*, che presiedevano alla vendita per incanto (*callega*) delle gabelle, due Consultori legali, un Avvocato Fiscale o Uditore, un Sindaco (specie di Segretario o procuratore generale della Casa), due Cancellieri. Ogni Ufficio aveva un Sindaco, un Cancelliere, un Tesoriere e impiegati subalterni.

Le Compere Genovesi, per attestazione di autorevoli scrittori ci offrono il più antico esempio di Debito Pubblico organizzato; secondo altri sono invece state precedute dall'istituzione del *Monte Vecchio*, detto anche *Camera degli Imprestiti*, creato a Venezia nel 1171 per la guerra contro l'Imperatore Emanuele Comneno. Gl'*Imprestiti* veneziani, corrispondenti alle *Compere* genovesi, fruttavano il cinque per cento; si potevano cedere definitivamente o ipotecare e il loro valore andava soggetto ad oscillazioni secondo le circostanze politiche ed economiche dello Stato. Un capitolare del 1291 dispose, che la negoziazione de' titoli dovesse farsi al corso di piazza (*habito respecto ad cursum vendicionis*). [1] Ma, anteriori o contemporanee degl' *Imprestiti* veneziani, le Compere Genovesi furono veramente un' istituzione d' altissima importanza per la finanza della Republica e per l' economia dei cittadini genovesi.

Ai possessori delle Compere non si rilasciavano *cartelle* propriamente. Le operazioni per conto de' *Colonnanti* si notavano sul *Cartulario delle Colonne*. « Quando il titolare voleva disporre a favore di qualcheduno del capitale o de' frutti, si presentava al Notaio presso del quale trovavasi il Cartulario in cui era notato il suo credito; il Notaro scriveva l'ordine ricevuto prima sopra un registro chiamato *Manuale*, in cui, senza intervalli, dovevano essere notate tutte le operazioni, tutti gli ordini, obblighi, giri, trapassi di capitale o frutti, che venivangli dichiarati o da procuratori speciali o dagli stessi proprietari.[2] » Dal *Manuale* l'operazione trascrivevasi sul Cartulario. Il Notaio poteva, a richiesta del Colonnante, rilasciargli un *estratto*, come titolo del di lui credito.

L' ordinamento che siamo venuti accennando, non fu così disposto sin da principio, ma si andò via via costituendo, come crescevano gli affari e l' importanza della Casa.

E così del pari si moltiplicarono e perfezionarono le scritturazioni, le quali, secondo scrive il Rezasco, erano dalla Casa di S. Giorgio tenute in partita doppia, fino dal principio del secolo XIV. [3] Si variarono pure le forme

---

[1] V. ROMANIN, *Storia documentata di Venezia*, T. II, pag. 84 e segg. e REZASCO, *Dizionario del linguaggio italiano storico e amministrativo*, ad voc. *Monte*.

[2] CUNEO, *Memorie sopra l'ant. deb. pubbl.*, ecc. *Ivi* dicesi che il mandato di procura davasi per atto notarile. *Ivi, ivi.*

[3] In Firenze verso la fine del secolo XIV « scrivere un libro *alla veneziana* » significava tenere i conti in partita doppia. Ma i Genovesi (stando al REZASCO, voc. *alla veneziana*) usarono questa scritturazione a' primi del secolo XIV. Il REZASCO cita le *Regulae Comp. Cap.* del 1303 nelle quali era disposto che gli Ufficiali della Compagnia dovessero tenere i libri come quelli de' banchieri per poter subito riconoscere il dare e l' avere.

e i nomi de' Cartulari. A' quattro doppi originari (divenuti poi otto scempi nel 1472, cioè uno per ogni Compagna), se ne aggiunse un altro nel 1515, ove furono, con esempio nuovo e meritevole di encomio, trasportate e descritte le colonne i cui proventi, per disposizione del Colonnante, dovevano erogarsi in opere di misericordia. Questo fu principio e sprone di bene ordinata beneficenza.

I nove Cartulari indicati con sigle e denominati *Cartulari delle Colonne* erano i Libri Mastri dell'Azienda.[1] Troviamo poi il *Cartulario de' conti* che conteneva la scrittura di tutti i negozi passati tra la Repubblica e la Casa di S. Giorgio; il già menzionato *Cartulario delle Paghe* dal quale i proventi maturati si registrarono dal 1531 in poi nel *Cartulario di numerati* in *lire di numerati;* il *Cartulario restante* o de' *Restanti di Paghe* in cui anno per anno si trasportavano da' due precedenti le *paghe* non ritratte e le altre partite di debito e credito ancora accese; il *Cartulario di moneta d'oro* (1586), il *Cartulario d'argento* o degli scudi di cambio (1606) e il *Cartulario di reali* (1625) su'quali tre ultimi si notavano i depositi di qualunque moneta ammessa dalla casa, cioè oro delle cinque stampe (Genova, Venezia, Firenze, Napoli e Spagna), scudi d' argento e reali, fatti da privati o da pubbliche amministrazioni; il *Cartulario della Secreta*, registro segreto e generale di tutti i creditori di Luoghi fatti co' dati desunti da' Cartulari delle colonne per verificare la eleggibilità de' proposti agli uffici, sia riguardo al possesso del voluto numero de' Luoghi, sia ne' rapporti d' affari con le Compere; il *Cartulario della moneta corrente* (1675) ove notavansi i depositi al ragguaglio del valore corrente delle monete. E altri di minore importanza.

Conteggiavasi dalla Casa in *moneta di cartulario* calcolata al prezzo dello scudo d' argento fermo a lire 4.10 di numerato e le specie metalliche custodivansi in tre *Sacristie.* I pagamenti facevansi o in contanti o in *biglietti di cartulario* rilasciati da' Notai, custodi de' cartulari d' oro e d' argento, ai creditori di S. Giorgio. Questi biglietti acquistarono tanto favore, che, non solo supplirono al numerario nella circolazione, ma furono ad esso preferiti. Erano vere e proprie *fedi di credito* universalmente accolte. Splendida prova e premio della probità e solidità della Casa.

Si vede, quindi, già formarsi nella Casa di S. Giorgio la struttura di istituto di credito e precisamente di Banca di deposito e di giro. Ma questa

---

[1] I nove Cartulari erano indicati con le seguenti sigle: *P* (Porta), *SL* (S. Lorenzo), *PL* (Piazza larga), *B* (Borgo), *S* (Suziglia), *C* (Castello), *PN* (Porta Nova), *M* (Macagnana), *OM* (Officio della Misericordia).

qualità non s'aggiunse a quella originaria di Società de'creditori dello Stato, se non dopo lungo tempo, come naturale conseguenza della piena fiducia che tutti in essa riponevano, per l'intemerata amministrazione e per la provata inviolabilità de' contratti e de' privilegi che ne garantivano l'esistenza. Assai giovò a questo effetto il grande atto di consolidamento (*solidationis*) del 1539.

Una giunta di tre deputati per la Repubblica e tre per S. Giorgio esaminò i vari contratti stipulati tra lo Stato e la Casa negli anni 1513, 1514, 1519, 1526, 1530 e 1531 e propose la stipulazione d'un novello contratto, il cui schema, preparato da una commissione di 24 Procuratori di S. Giorgio e approvato dal Consiglio generale, fu accolto dal Gran Consiglio della Repubblica e firmato il 23 dicembre 1539, essendo doge Andrea Giustiniani. Il Priore di San Giorgio, proponendo al Consiglio l' 11 luglio di quell'anno ciò che il novello patto sancì, ne additava l'intrinseca importanza, dichiarando come si trattasse di « pagare, quittarsi « et estinguersi ogni ragione e pretensione che avessi lo Comune et « eccellent.ma Repubblica contro queste Compere e trasferir in le Com« pere ogni ragione et azione che avessero in qualsivoglia pegno e qual« sivoglia imprestatione o concessione che fossero a governo di queste « Compere. [1] »

Rafforzarono la potenza della Casa grandi privilegi, concessi dalla Repubblica e dai Pontefici e il governo di città, terre, castella, affidatole principalmente dalla Repubblica.

Le sue funzioni bancarie cominciarono col quarto decennio del secolo XVI. « I primi depositi ricevuti dalla Casa di S. Giorgio proveni« vano da proventi non esatti, i quali, accumulandosi di anno in anno, « formarono ben presto una somma ragguardevole. Questa prima prova « di fiducia fu poi seme d'altre maggiori, e moltiplicandosi i depositi « spontanei, che da ogni parte si andavano facendo, si aprirono nel 1531 « Registri o Cartulari per iscrivervi le somme depositate, corrispon« dentemente alle quali veniva emesso il Biglietto come segno rap« presentativo di quelle; segno tenuto in sì gran pregio che si preferiva al « numerario stesso. Si calcola che lire due milioni circolassero annualmente « in biglietti e la maggior parte delle negoziazioni e contrattazioni tra'pri« vati si operava con essi. Il giro dei depositi, il trapasso dei Luoghi, la

---

[1] Contractus inter Exc. Remp. Gen. ex una et Agentes pro Comperis Scti Georgi ex parte altera, in Arch. di Stato di Torino.

« formazione de' Moltiplici si facevano sotto la vigilanza delle Magistra-
« ture della Banca e di Ufficiali destinati dalla medesima.[1] »

La denominazione di *Banca di S. Giorgio*, sostituita a quella di *Casa* od *Ufficio*, è posteriore al 1675, anno in cui fu istituito in S. Giorgio il primo Banco di moneta corrente, al quale altri tre se ne aggiunsero negli anni 1676, 1715 e 1739. La Banca possedeva il Palazzo Nuovo e Vecchio della Residenza de' Comperisti, la Fabbrica dei Magazzini del Portofranco e Dogana, metà del locale e Casa nella Chiappa dell' antica Gabella dell'Olio e la Fabbrica de' Pubblici Forni con due mulini in Castelletto. Il *Porto franco* le fu con legge del 1595 accordato per tutte le merci soggette alla gabella del grano e caricate su bastimenti d'una portata maggiore di mine 300. La concessione fu fatta per *tre* anni, ma poi sempre prorogata; e nel 1633 fu consentito di ricevere nel Porto franco anche le merci. Un *Magazzino di Deposito* fu istituito nel 1645 nel locale dell'antico Spedale di S. Lazzaro: altri magazzini si costruirono nel 1661, e sempre per opera e a spese della Casa di S. Giorgio.

Ma anche la potentissima Banca di S. Giorgio ebbe la sua decadenza e la sua fine. Cause principali, la perdita delle colonie, la navigazione per il Capo di Buona Speranza, i commerci con le Americhe, la grande concorrenza di nuovi paesi rivali, le discordie civili, l'invasione francese. Nella seconda metà del secolo XVIII la Banca aveva subìto gravi perdite. La rivoluzione del 1797 la spense. Il Governo Provvisorio, con deliberazione del 15 decembre di quell'anno, tolse a' Protettori di S. Giorgio la giurisdizione civile e penale, di cui godeva come massimo tra' privilegi, perchè - diceva il decreto - « incompatibile coll'unità della Repubblica e colla sovranità del popolo. »

S. Giorgio ha lasciato all' Italia una Storia luminosa e feconda; e nel Palazzo, che ora vorrebbesi condannare a parziale distruzione, si vide per opera sua sorgere e ordinarsi sapientemente la grande associazione dei creditori della Repubblica; ivi prender forma determinata il debito pubblico; ivi perfezionarsi le scritturazioni; ivi iniziarsi le fedi di credito, gli ordinamenti di Banca, le Stanze di Compensazione, il Deposito Franco, i Magazzini Generali; ivi risplendere l'esempio della costante integrità commerciale; ivi aperto il campo ad una provvida beneficenza; ivi costituito un governo, che in tempi difficili, aiutò e sostituì quello della Repubblica.

---

[1] Relazione resa alla R. Delegazione sul Debito Pubblico di Genova e sulla Banca di S. Giorgio dal R. Delegato De Marini il 1° marzo 1815. R. Arch. di St. Torino.

Sui vantaggi che la Casa o Banca di S. Giorgio procurò alla Repubblica Genovese, insisteva Giovanni Podestà, Priore del Magistrato del grande istituto, per patrocinarne la conservazione nel 1815, ricordando che essa aveva favorito la concordia tra' cittadini co' vincoli dell'interesse che univa i Comperisti tra loro e allo Stato, fornito opportune e pronte sovvenzioni a' pubblici bisogni, impressa una felice direzione alla liberalità privata mediante i moltiplici perenni, assicurata la solidità della circolazione di credito, dacchè « alcuna parte del suo copiosissimo biglietto non circo- « lava, che non avesse il suo corrispondente valore esigibile a volontà del « possessore, sia che questi biglietti rappresentassero depositi volontari o « giudiziali di particolari ovvero gl'interessi scaduti del debito pubblico.[1] »

E il Machiavelli nel libro VIII delle *Istorie Fiorentine:*

« I Fiorentini dopo la pace di Lombardia non potevano quietare, « parendo loro cosa vergognosa e brutta, che un privato gentiluomo gli « avesse del castello di Serezana spogliati. E perchè nei capitoli della pace « era, che non solamente si potesse ridomandare le cose perdute, ma far « guerra a qualunque l'acquisto di quelle impedisse, si ordinarono subito « con danari e con genti a fare quella impresa. Ondechè Agostino Fre- « goso, il quale aveva Serezana occupata, non gli parendo potere con le « sue private forze sostenere tanta guerra, donò quella terra a San Giorgio. « Ma poichè di San Giorgio e de'Genovesi si ha più volte a far menzione, « non mi pare inconveniente gli ordini e modi di quella città (sendo una delle « principali d'Italia) dimostrare. Poichè i Genovesi ebbero fatta pace con i « Veneziani, dopo quella importantissima guerra, che molti anni addietro « era seguita intra loro, non potendo soddisfare quella loro Repubblica a « quelli cittadini, che gran somma di danari avevano prestati, concesse loro « l'entrate della dogana, e volle che secondo i crediti, ciascuno per i meriti « della principal somma, di quelle entrate participasse, insino a tanto che « dal Comune fussero interamente soddisfatti. E perchè potessero convenire « insieme, il palagio, il quale è sopra la dogana, loro consegnarono. Questi « creditori adunque ordinarono tra loro un modo di governo, facendo un « consiglio di cento di loro che le cose pubbliche deliberasse, e un magi- « strato di otto cittadini, il quale come capo di tutti l'eseguisse; e i crediti « loro divisero in parti, le quali chiamarono Luoghi, e tutto il corpo loro di « San Giorgio intitolarono. Distribuito così questo loro governo, occorse

[1] *Sul Debito pubblico costituito dello Stato Genovese e sulla Banca di S. Giorgio*, memoria del Magistrato de' Protettori. Nel R. Arch. di Torino.

« al Comune della città nuovi bisogni, onde ricorse à San Giorgio per
« nuovi aiuti, il quale, trovandosi ricco e bene amministrato, lo potè ser-
« vire. E il Comune, all' incontro, come prima gli aveva la dogana con-
« ceduta, gli cominciò, per pegno di danari aveva, a conceder delle sue
« terre ; e in tanto è proceduta la cosa, nata dai bisogni del Comune, e i
« servizi di San Giorgio, che quello si ha posto sotto la sua amministra-
« zione la maggior parte delle terre e città sottoposte all' imperio genovese,
« le quali e governa e difende, e ciascuno anno per pubblici suffragi vi
« manda suoi rettori, senza che il Comune in alcuna parte se ne travagli. Da
« questo è nato, che quelli cittadini hanno levato l'amore dal Comune come
« cosa tiranneggiata, e postolo a San Giorgio come parte bene ed ugual-
« mente amministrata ; onde ne nascono le facili e spesse mutazioni dello
« stato, e che ora ad uno cittadino, ora ad uno forestiero ubbidiscono,
« perchè non San Giorgio, ma il Comune varia governo. Talchè quando intra
« i Fregosi e gli Adorni si è combattuto del principato, perchè si combatte
« lo stato del Comune, la maggior parte de' cittadini si tira da parte, e
« lascia quello in preda al vincitore ; nè fa altro l' ufficio di San Giorgio,
« se non quando uno ha preso lo stato, che far giurargli la osservanza
« delle leggi sue ; le quali insino a questi tempi non sono state alterate,
« perchè, avendo armi e denari e governo, non si può senza pericolo di una
« certa e pericolosa ribellione alterarle. Esempio veramente raro, e da' filo-
« sofi in tante loro immaginate e vedute repubbliche mai non trovato,
« vedere dentro ad un medesimo cerchio, intra i medesimi cittadini, la
« libertà e la tirannide, la vita civile e la corrotta, la giustizia e la licenza ;
« perchè quello ordine solo mantiene quella città piena di costumi antichi
« e venerabili. E s' egli avvenisse (che col tempo in ogni modo avverrà)
« che San Giorgio tutta quella città occupasse, sarebbe quella una Repub-
« blica più che la Veneziana memorabile. »

E fanno eco alle parole del grande Segretario fiorentino queste del-
l'Ambasciatore Veneto, il quale, fatto conoscere « l'offizio ed il magistrato
« di San Giorgio, nobilissimo fra tutti gli altri in quella Città, stato per
« lungo tempo la conservazione di quella Repubblica » prosegue : « È poi
« sicuro e netto quanto alla coscienza. Oltre acciò ha acquistato signorie
« e dominii con molte buone entrate, cosa che non aveva in principio. In-
« torno alla espedizione delle cause, alla punizione dei delinquenti, ed al
« modo di governare li popoli a lui sottomessi, chi considera bene vedrà,
« che per conto di questo magistrato, la città contiene quasi in sè due co-
« munità, una grande ed una piccola ; la grande è governata dal palazzo e

« comprende tutta la città, la piccola è governata da S. Giorgio: solamente « la prima, cioè la grande, è soggetta a variazioni ed è stata più volte a « reggimento piuttosto tirannico che altrimenti; ma la piccola è sempre « stata libera, ferma e sotto li suoi cittadini. È certo cosa maravigliosa, « che in uno stesso circuito di mura, in un medesimo tempo possa esservi « stato e tirannia e libertà, la vita civile e la corrotta, la giustizia e l'ar- « bitrio.[1] »

Alla importanza storica del monumento corrisponde la sua importanza artistica. Certo non bisogna giudicarlo quale ora si vede, con le grandi finestre rettangolari aperte nel primo piano in sostituzione delle quadrifore chiuse, con le trifore del secondo piano murate, con gli archi del piano terreno deturpati da ogni sconcezza di aggiunte murali, con la parete esterna tormentata da buchi, da lunghi paletti in ferro infilati negli occhi di molti grossi tiranti.

Oltre a ciò la fronte sta serrata fra due strette ali di brutta costruzione molto posteriore, le quali chiudono i grandi archi laterali del portico terreno e sciupano miseramente le proporzioni generali dell'antico prospetto.

Non ostante questa rovinosa apparenza, il restauro della facciata e della corrispondente architettura interna può compiersi con assoluta sicurezza scientifica, senza rimuovere nessuna delle vecchie parti dal proprio luogo. Basta liberare il piano terreno dalle murature moderne, per isolare le colonne ed i pilastri d'angolo, reggenti gli archi di perfetti cunei, su cui poggiano i corsi orizzontali e la cornice archeggiata, al cordone della quale termina la costruzione di pietra e comincia quella, non meno accurata, di mattoni. Basta compiere nel primo piano lo scoprimento delle colonnine e degli archetti delle quadrifore, che già nei luoghi dei pochi e superficiali assaggi si scorgono chiaramente, e poi continuare nei vani delle moderne finestre rettangolari l'andamento delle primitive forme. Basta nell'ultimo piano schiudere le trifore, le quali sono intatte.

Fin qui il restauro non presenta ombra di dubbio. Gli stessi paletti delle catene si possono, anzi si devono levare tutti quanti, demolendo le volte ribassate dei vari piani, che, qualche secolo dopo la primitiva costruzione, furono aggiunte, e per le quali riescivano indispensabili molti e tenaci collegamenti di ferro.

Tra le volte relativamente moderne ed il pavimento superiore devono

---

[1] *Relazione* degli Ambasciatori Veneti. In ALBÈRI, Serie 2, vol. II, pag. 440.

trovarsi, quando si guardi, od i resti delle travature con le loro mensole, od almeno e senza dubbio le traccie delle incassature dei legni, dalle quali sarà agevole dedurre le forme e le misure dei palchi e dei soffitti. Così, tolta ogni spinta con la distruzione delle vôlte, collegato per mezzo delle travi il muro di fronte ai muri posteriori, il prospetto ritornerà nella sua favorevole condizione statica primitiva.

Ed il portico, liberato dalla branca della scala moderna, aperto ai fianchi, riprenderà il vecchio aspetto, con la sua liscia e ben contesta parete di fondo, nella quale, sovra la porta, si legge, un po' nascosta dal cordone archiacuto, la iscrizione già mentovata, e si vedono la strana rappresentazione simbolica trasportata da Costantinopoli e l'arma piccola del Comune.

Al primo piano, invece, distrutti i moderni tramezzi, scrostato il muro del fianco orientale, rinnovato quello verso piazza Caricamento e compiute le altre opere dianzi accennate, si riavrà la grande sala illuminata dalle ampie quadrifore, larga dieci metri, lunga quasi diciotto.

Di un' unica parte del prospetto mancano i resti evidenti, la cornice finale.

Il compianto architetto Allegro, che fece il progetto di restauro della facciata (Vedi Tavola I) o, per meglio dire, la misurò e disegnò, non essendovi nulla sino alla detta cornice da inventare o comporre, volle poi ripetere tali e quali all'alto gli archeggiamenti della cornice del piano terreno, seguendo in ciò alcuni modelli dell'architettura ligure, e coronare l'edificio con merlature laterizie, di cui non mancano esemplari e delle quali si crede scorgere traccia in un quadro, che, figurando un'ampia veduta di Genova e del suo porto, riproduce anche il Palazzo del Capitano del Popolo. È del 1597 e si vede in una sala del Palazzo Municipale, ma, come rilevasi da un'iscrizione latina, esso è una copia del dipinto originale dell'anno 1410.

Ad ogni modo, questo importava mostrare, che, salvo nel coronamento, agevole a indovinarsi, il restauro della facciata riesce in ogni sua parte pienamente ed incontrastabilmente sicuro.

Disfare, come si vorrebbe, la facciata pezzo per pezzo e ricomporla indietro, sulla linea del presente muro dello sfondo del portico, sarebbe gravissimo errore. Il monumento, mutilato e posto fuori del luogo suo, perde il proprio significato storico. Anche dal lato artistico perde il vero, originale suo carattere. Di più; mutilando l' edificio, si perderebbe irremissibilmente il portico terreno, e si addosserebbero al muro di sfondo le colonne ed i pilastri angolari, trasformando le belle arcate ariose in una sci-

pita decorazione schiacciata. Si perderebbe, inoltre, il vasto salone superiore, alterando radicalmente ed irrimediabilmente l'organismo del palazzo.

La facciata di esso, apparirà a tutti, anche all'ignorante dell'arte, bellissima e nobilissima, quando, senza pure aggiungervi nessun coronamento arbitrario, sia ripristinata, giusta le arcisicure traccie esistenti, nella sua primitiva forma.

Sarà il più antico, anzi l'unico palazzo pubblico antico di Genova, poichè di quello architettato da Marino Boccanegra i resti appariscono troppo scarsi e dubbiosi; sarà la sola intiera facciata di edificio civile genovese del medio evo, poichè non basta qualche bella trifora, qualche bifora, qualche arco, qualche cornice a ridonare agli occhi un tutt'assieme di opera d'arte; sarà l'unico monumento sicuro di quel frate Oliviero che l'epigrafe loda quale uomo divino per acutezza di mente.

Frate Oliviero meriterebbe l'encomio dell'epigrafe, ancorachè avesse alzato solo questo Palazzo, dove sono svolti concetti organici ed ornamentali, i quali si scostarono dalle architetture delle altre provincie italiane, nei primi due terzi del dugento, e si diffusero poi subito in Genova, e qua e là nei vari paesi della Liguria. È una varietà importantissima della prima architettura archiacuta lombarda, stando anzi sopra questa, nella sicurezza estetica della forma ogivale. Fra Milano e Genova le occasioni di continui contatti abbondavano: commerci, alleanze, podestà milanesi, giudici milanesi; l'arcivescovo di Milano, non solo aveva in Genova un palazzo ed una chiesa dedicata a Sant'Ambrogio, ma possedette nel secolo XII il marchesato della città.

Il palazzo di San Giorgio, sta, cronologicamente, fra il palazzo della Ragione o Broletto nuovo, principiato dai Milanesi nel 1228, e l'Arengario di Monza, principiato nel 1293; ma in questi, come negli altri palazzi pubblici compreso quello ammirabile di Piacenza cominciato nel 1281, o la forma acuta si marita con la rotonda, o nell'arco acuto la proporzione dello slancio muta da un piano all'altro, qualche volta dall'uno all'altro arco dello stesso piano. Oltre a ciò, o gli assi dei fori sovrapposti si corrispondono, salvo piccole irregolarità, o le deviazioni derivano dalla differenza, nel numero dei vani, indipendentemente da un criterio geometrico assoluto.

Nel prospetto di San Giorgio, all'incontro, tutto apparisce informato da una regolarità premeditata. Gli archi del portico inferiore, quelli che abbracciano le quadrifore del primo piano e le trifore del secondo, gli archetti di codeste trifore e quadrifore, ornati di leggiadre rosette, persino gli archetti della cornice assai semplice del piano terreno, tutti in-

somma gli ogivi mostrano la stessa misurata elevazione geometrica, creando nel totale una tranquilla e forte armonia. Dall'altro canto, sulle cinque arcate aperte della loggia terrena, le quattro quadrifore stanno collocate con euritmia perfetta, poichè i cinque piedritti, compresi quelli d'angolo, riescono tutti uguali, ed uguali a questi sono i tre piedritti intermedi delle trifore dell'altro piano, le quali hanno il vano di un quarto più ristretto delle quadrifore, e lasciano quindi verso gli angoli dei larghi spazi di parete.

Questa distribuzione, eminentemente geometrica, serve anche alla ragione statica, facendo rientrare il peso, e dà all'intiera fronte come un aspetto piramideggiante, robusto insieme e gentile, razionale insieme ed artistico.

Dalle cose fin qui esposte appare evidente, che il Palazzo del Capitano del Popolo ricorda l'istituzione del governo popolare in Genova, ricorda l'età più florida e gloriosa di S. Giorgio, ed è il più antico edificio pubblico e insieme il più completo e bello esempio di architettura civile del secolo XIII nella Liguria.

Esso, adunque, merita di essere considerato come insigne ricordo e monumento nazionale.

II. — Urgenza di provvedere alla viabilità

Tale il Palazzo. Ma la decretata e reclamata demolizione parziale di esso non si appoggia pure su fatti innegabili, su ragioni gravissime?

Lasciamo da parte le ragioni giuridiche ed entriamo, senz'altro, nel cuore della questione.

La Via del Commercio era la grande arteria della circolazione commerciale attorno al porto; ora questo nome non è rimasto che al breve tratto fra Piazza Caricamento e Piazza Raibetta, laddove appunto s'inalza il Palazzo di San Giorgio.

Ivi un grandissimo movimento: carri, carrozze, omnibus, carretti, insomma ogni maniera di veicoli e alcune migliaia di pedoni s'accalcano e passano con grande disagio. Questo disagio è prodotto tanto dal movimento commerciale quanto dal transito cittadino che si incontrano, si affollano e sovente, confusi e disordinati, passano insieme per questa stret-

tura. Fu detto che è larga sette metri; ma, in realtà, essa misura cinque metri e sessanta dal lato di levante e sette e quaranta al suo sbocco a ponente,[1] e vi si arriva, a levante, per la Piazza Raibetta ed, a ponente, per la Piazza Caricamento, vasta, dopo le demolizioni e frequentatissima.

Secondo le affermazioni, poco men che unanimi, è lecito ritenere che questo tratto di strada è ormai saturo di movimento e che in talune ore del giorno la circolazione si fa a stento e non senza pericolo. Se tale è lo stato delle cose oggidì, possiamo concludere, senz'altro, che questa via non potrebbe nell'avvenire bastare al sempre crescente movimento.

È dunque necessario provvedere adeguatamente.

Infatti, se sono degne di grandi riguardi le ragioni della Storia e quelle dell'Arte, non minore considerazione meritano le ragioni e le esigenze del movimento commerciale e cittadino. I patrî monumenti sono una egregia cosa, ma il Commercio non può vivere della contemplazione dei monumenti; esso è una forza attiva, ha esigenze imperiose, rispetta l'Arte e la feconda mediante le sue ricchezze, ma talvolta deve chiedere ai conservatori dell'arte e della storia qualche necessario sacrifizio, non potendo nè dovendo arrestare il proprio vigoroso impulso. Il Commercio reclama spazio per sbarcare, caricare e condur via sollecitamente e a buon mercato le merci; lo incalzano e premono le concorrenze dei porti rivali. Oggidì una piccola differenza di tempo o di spesa attrae o svia il Commercio, che è, specialmente in Genova, commercio di transito.

Nessuno può disconoscere la forza di queste ragioni e dei fatti su cui sono fondate. Provvedere a tale bisogno del Commercio genovese è una evidente necessità; ogni ulteriore discorso sarebbe vano. E se, fra le ragioni del Commercio che reclama la demolizione dell'Avancorpo di S. Giorgio per ottenere più comodo e sicuro transito, e le ragioni della Storia e dell'Arte per la conservazione integrale del monumento, vi fosse inevitabile conflitto, l'Arte e la Storia cedano al Commercio. Le ragioni della vita viva e militante non possono indietreggiare dinanzi a quelle del culto per le civili memorie, quando la imperiosa necessità lo esiga.

---

[1] Usiamo l'espressione *levante* e *ponente* per obbedire all'uso generale di Genova, uso seguito anche dalle persone interrogate. Sarebbe più esatto il dire *mezzogiorno* invece di levante e *settentrione* invece di ponente.

III. – La Demolizione ammissibile purchè necessaria

La Commissione fu compresa da tutte queste ragioni; e, dopo avere discusso e ponderato ogni cosa, è venuta, concorde, in questo avviso:

che l'antico Palazzo del Capitano del Popolo, impropriamente chiamato Avancorpo del Palazzo di S. Giorgio, costituisce un insigne monumento nazionale, prezioso per la storia civile, per l'arte, e per la storia dell'arte;

che il grande movimento di persone e di carri d'ogni specie transita a stento, talvolta con pericolo, per l'angusta via del Commercio; ond'è necessario provvedere, in modo conveniente, alla più comoda e sicura viabilità;

che se, per provvedere a ciò, fosse veramente necessario e inevitabile di demolire una parte del Palazzo del Capitano del popolo;

la Commissione dichiara che consentirebbe unanime, per necessità di cose, all'inevitabile demolizione.

Capitolo IV

SE LA DEMOLIZIONE SIA NECESSARIA

È egli veramente necessario demolire l'Avancorpo di S. Giorgio, per far paghe le legittime esigenze della viabilità?

Per rispondere, la Commissione ha dovuto rendersi esatto conto, in primo luogo, della intensità e della natura del movimento per la Via del Commercio, e, poi, dei provvedimenti che si possono utilmente adottare, per assicurarne il facile transito, senza ricorrere alla demolizione.

I. – Intensità e natura del movimento

Conoscere ed accertare il movimento è indispensabile, perchè è la base di tutto: esso dà origine alla questione e sodisfarlo sarà l'oggetto delle nostre proposte. Perciò l'abbiamo voluto conoscere con precisione, non solo nella sua quantità complessiva, ma altresì particolarmente nella sua qualità, provenienza, direzione, intensità giornaliera; anzi l'abbiamo seguito di ora in ora, tenendo nota della stagione, e perfino delle condizioni atmosferiche. Arida ricerca, i cui resultati debbonsi esporre ed accuratamente analizzare, perchè essi ci condurranno a dimostrazioni sicure e a conclusioni pratiche.

Dalla statistica fatta compilare dall'onorevole Senatore Stefano Castagnola, Sindaco di Genova, durante tre giorni del mese di gennaio del corrente anno 1889, resulta, come media giornaliera, che dinanzi al Palazzo

di S. Giorgio passarono 2705 veicoli. L'on. Sindaco però avverte che, nell'autunno, periodo del maggior lavoro, il movimento giornaliero diventa di circa un terzo maggiore e che quindi sale a circa 3600 veicoli.

Sembrandoci troppo brevi tre soli giorni di osservazione, pregammo il Direttore della Dogana, Ingegnere Vincenzo Pizzo, di rinnovare, per quindici giorni e con più minute indagini, la statistica del movimento.

Il resultato medio di quel che avvenne nei giorni 30-31 luglio e in altri dodici giorni del mese di agosto, fu di 2296 veicoli, senza contare i 270 omnibus, perchè dal mese di luglio essi stazionano in Piazza Caricamento e non transitano più per Via del Commercio. Ritenendo però, che nei mesi del massimo traffico il movimento sia di circa un terzo maggiore, si avrà una media giornaliera di 2900 a 3000 veicoli.

In complesso, i resultati delle osservazioni statistiche raccolte da autorità diverse in tempi diversi, non discordano molto fra loro; i più recenti dànno un movimento inferiore anche perchè in questo tempo il commercio, in specie di esportazione, è scemato; nondimeno noi preferiamo di prendere a fondamento delle nostre considerazioni il maggiore movimento accertato e calcolato dall'Autorità comunale.

Le cifre ora esposte rappresentano il movimento medio giornaliero di 15 giorni; il movimento massimo si ebbe nel giorno 30 luglio, e fu di 2084 carri, e 820 tra carretti a mano e vetture; quindi in tutto 2904 veicoli. Questo movimento, di molto superiore al normale, avvenne perchè in quel giorno fu riaperta la circolazione per la Via del Commercio, stata, a causa dei lavori del fognone, per parecchie settimane interrotta.

La statistica ci mostra come, in quel medesimo giorno 30 luglio, siasi avuta la massima intensità di transito nell'ora trascorsa fra le 11 antimeridiane e il mezzogiorno, in cui passarono davanti a S. Giorgio 259 carri e 61 carretti a mano e vetture, che fanno un insieme di 320 veicoli. Questa cifra non rappresenta ancora la massima potenzialità della Via del Commercio, poichè, per tutta la durata delle osservazioni, dal 30 luglio al 14 agosto, la imboccatura della Via fu quasi per metà ostruita dai lavori del fognone, per modo che tutti i veicoli erano costretti a transitare per un varco di tre metri e mezzo, attraverso il quale passavano sopra un'unica fila e obliquamente alla strada, piegando ad angolo retto, rasente al muro ovest del Palazzo di S. Giorgio, e poscia ripiegando verso l'asse della strada. Inoltre, dovendo i carri passare in questo punto su un'unica fila, ne seguiva che, a brevi intervalli, si alternavano, passando, prima, i carri diretti da ponente a levante, poi, quelli da levante a ponente, e cosi di seguito.

Eppure, tutto questo movimento intensissimo, che, ripetesi, fu di 320

veicoli in un'ora attraverso un angusto varco di tre metri e mezzo, regolato dalle guardie municipali, si effettuò senza il menomo inconveniente.

Ritornando al movimento ordinario, di circa 2705, e nei tempi del massimo lavoro, 3600 veicoli al giorno, sorge spontanea alla mente la domanda: Cotesto movimento in che consiste? d'onde viene? dove va? Questi due specchi, dimostrano la sua intensità, natura e direzione.

Media del movimento accertato dall'Autorità Comunale

nei giorni 21, 24, 26 gennaio 1889

	Da Ponente a Levante	Da Levante a Ponente	Totale
Carri carichi ... N.°	551	345	896
Carri vuoti ...	295	443	738
Carretti a mano ...	308	347	655
Omnibus ...	135	135	270
Cittadine ...	77	69	146
Totale media giornaliera ... N.°	1366	1339	2705
Media giornaliera nei periodi del massimo traffico ... N.°	1822	1784	3606

Media del movimento accertato dal Direttore della Dogana

nei giorni 30 e 31 luglio e dal 1° al 14 agosto 1889

	Da Ponente a Levante	Da Levante a Ponente	Totale
Carri carichi ... N.°	572	329	901
Carri vuoti ...	210	365	575
Carretti a mano ...	330	330	660
Omnibus [1] ...	—	—	—
Cittadine ...	80	80	160
Totale media giornaliera ... N.°	1192	1104	2296
Media giornaliera nei periodi del massimo traffico ... N.°	1590	1472	3062

[1] Gli omnibus fino dal mese di luglio si arrestano nella Piazza Caricamento e quindi non passano più per la Via del Commercio.

A questo devesi aggiungere il movimento dei pedoni che si può calcolare fra gli 8 e i 10 mila al giorno.

Tali cifre comprendono tutto il movimento, tanto *cittadino*, quanto *commerciale*.

Il primo è cagionato dai bisogni cittadini e dalle importanti costruzioni in corso principalmente nella parte orientale della città. Dall'analisi della statistica risulta, che dei 1634 carri, che in media transitano per la Via del Commercio, oltre una metà (circa 900) servono ai lavori straordinarî di costruzione dei bacini di carenaggio, della calata del Molo Nuovo, di sistemazione della Via di Circonvallazione a mare, della Via Corsica, del Forte di San Giuliano, e ad altri lavori in corso nella parte occidentale della Città. Difatti, per i lavori dei bacini, il movimento di carri, nell'andata e nel ritorno, è, in media, di circa 200 al giorno; per quelli della nuova calata del Molo Nuovo di circa 350; per gli altri della Via Corsica e del Forte di S. Giuliano, di circa un centinaio e, infine, per quelli nella parte occidentale della Città, di circa 250. Questo notevolissimo movimento non ha carattere permanente, ma bensì affatto transitorio e cesserà col termine dei lavori della nuova calata fra due anni circa, e con quelli dei bacini, fra circa tre o quattro anni al più. Insieme con questi, e forse anche prima, cesseranno gli altri lavori del Forte di S. Giuliano, di Via Corsica e sue adiacenze. Vero è che, finite queste, s'intraprenderanno probabilmente altre opere; ma, per certo, non potranno avere mai l'importanza di quelle che si stanno eseguendo e occuperanno tutt'al più 300 o 350 carri al giorno. Per conseguenza il transito dei 900 carri diminuirà di circa due terzi e il movimento totale giornaliero da 1634 carri scenderà a poco più di un migliaio.

Di questo migliaio di carri 700 circa costituiscono il movimento *commerciale* che passa per la Via del Commercio. Esso nasce nella Piazza Caricamento e sulle adiacenti calate, sia per lunga tradizione, essendo questa antichissima parte del Porto, sia perchè sono qui il Deposito Franco, la Stazione Ferroviaria, la Dogana del terzo recinto e soprattutto perchè hanno sede, nel Palazzo di S. Giorgio la Dogana Centrale e quella speciale addetta al Deposito Franco, le quali occupano non solo l'intero Palazzo, ma anche l'estremità non ancor demolita del Terrazzo di Marmo, la tettoia adiacente ad esso e quella che copre la soppressa strada della Mercanzia.

Il movimento davanti a S. Giorgio è in strettissima relazione con quello che, provenendo dal mare o dal Deposito Franco, si addensa sulle vicine calate e nella Piazza Caricamento e poi si svolge, dirigendosi a levante. Onde, per l'intima connessione delle cose, e nell'intento di trovare

efficaci provvedimenti, dobbiamo esaminare e provvedere insieme al movimento delle calate e della Piazza Caricamento e a quello della Strada del Commercio: bisogna trovar modo di sfollare di qua e di là.

II. – Modi di provvedere senza demolire

Dall' esame delle cause che danno origine al disagio tanto lamentato, scaturiscono via via i provvedimenti atti ad apportarvi rimedio.

1° – *Trasporto della Dogana Centrale a Santa Limbania*

La Dogana Centrale ha sede nel Palazzo di S. Giorgio, dove sono la direzione, gli uffizi, il servizio delle merci del *secondo recinto;* [1] e dove si fanno le operazioni amministrative e quelle di verifica, di peso e di sdoganamento delle merci.

Queste operazioni richiamano quotidianamente migliaia di negozianti e di spedizionieri che, dovendo attraversare a piedi o in carrozza la strada tanto battuta dai carri, talvolta sono essi d' incaglio, tal' altra sono essi incagliati.

Dalla Porta di San Giorgio escono una parte delle merci sdoganate del secondo recinto e i loro involucri asportati separatamente, ed una parte dei coloniali sdoganati nel primo recinto. In un anno furon colli 15,700, per quintali 22,900, portati via o a spalla d' uomo o con carretti a mano, tirati o spinti da facchini, che escono, nelle ore del maggior traffico, in direzione trasversale alle correnti di Via del Commercio, contro le quali urtano e le perturbano. Sono uomini che portano o trascinano o spingono su carretti gravi pesi e che, framettendosi ai grossi carri, corrono pericolo.

---

[1] Le merci estere provenienti dal mare dividonsi dalla Dogana in tre gruppi, ciascuno dei quali viene assegnato per la verifica e lo sdoganamento ad una sezione speciale detta *Recinto*. Le merci sono ripartite così:

1° Recinto. – Coloniali e filati d'ogni sorta.
2° id. – Tessuti, mercerie e chincaglierie – Utensili e lavori diversi.
3° id. – Granaglie, prodotti chimici, ferri, macchine, ecc., ossia quelle merci, che, secondo la tariffa doganale vigente nel 1879, pagavano non più di lire 10 di dazio per quintale.

Il mezzo radicale, per far cessare questo movimento, è di affrettare il trasporto della Dogana Centrale a Santa Limbania, dove, per legge, si sta costruendo un apposito edifizio, che ormai è vicino al suo compimento. Dentro il corrente anno la Dogana Centrale vi potrà essere trasferita.

Non è questa una proposta messa innanzi dalla Commissione. Essa si limita a considerarne gli effetti, i quali saranno di scemare alquanto il movimento e l'ingombro nella Via del Commercio.

2° – *Trasporto della Dogana speciale nel Deposito Franco con nuove Sezioni e Porte di uscita*

Trasferita la Dogana Centrale a Santa Limbania, rimane nel Palazzo di S. Giorgio la sezione doganale del primo recinto addetta al Deposito Franco, la quale ha un lavoro di verifica e di sdoganamento di gran lunga maggiore di quella del secondo recinto. Essendo essa in istretta connessione col Deposito Franco, è necessario trattare contemporaneamente anche dell'ordinamento e delle consuetudini di questo.

Il Deposito Franco è il luogo dove, com'è noto, vengono depositate le merci estere in franchigia di dazio doganale, e perciò chiamasi *franco*. La dogana si paga quando le merci escono dal Deposito; e, per uscire, debbono passare per il recinto doganale dove vengono verificate, tassate e d'onde, pagati i dazi, sono trasportate fuori. La Dogana è, adunque, la porta d'uscita delle merci accolte nel Deposito Franco.

Di qui la necessità di avere la Dogana e il Deposito in comunicazione diretta e immediata fra loro.

Il Deposito Franco di Genova, fondato fino dal 1595 dalla Casa di San Giorgio, ha per il Commercio una grande importanza. La quantità media annua di merci sdoganate nell'ultimo triennio, ascende a circa 960 mila quintali, ed è in via di accrescimento. A tal uopo si è dalla Camera di Commercio quasi condotta a termine la costruzione di un nuovo, ampio magazzino capace di circa 200 mila quintali di merci.

Il contingente maggiore di traffico lo dànno gli zuccheri, i caffè, i coloniali diversi; poi vengono gli olii d'oliva e di cotone, gli attrezzi di bordo: ancore, catene, cordami; poi ferro, pelli, e simili.

Nel Deposito Franco si fanno miscele di zuccheri più o meno bianchi, per presentarli alla Dogana come zuccheri di seconda classe e pagare il minor

dazio; si tingono i caffè, si bagna il pepe, si mescolano gli olî di oliva destinati all'esportazione con olî di cotone, si manipolano quelle merci che, presentate nello stato in cui arrivano dall'estero, pagherebbero un dazio maggiore; si levano e si cambiano gli imballaggi alle merci per risparmiare il dazio o diminuirne la misura; si mescolano merci avariate con merci buone, si fa insomma ogni sorta di miscele e di manipolazioni. Il che avviene, all'ombra delle leggi e notoriamente, in ogni Deposito Franco del Regno e anche in parecchi dell'estero.

Le merci escono dal Deposito Franco secondo il bisogno e quindi, secondo le stagioni e i giorni, in quantità ora maggiore, ora minore, e passano dalle porte esterne, che mettono sulle calate (Porta Cattaneo inferiore e superiore) o dalla porta interna, che è in diretta comunicazione colla Dogana (Porta Barriera). Le prime vengono presentate per la verifica al terzo recinto; le altre sono introdotte nei locali interni di verifica del primo recinto. Quest'ultime rappresentano un movimento medio giornaliero oscillante fra 500 e 900 colli, del peso complessivo di 2000 a 4000 quintali.

Tutte si avviano a Piazza Caricamento; indi, se dirette oltre Genova, vengono caricate sui vagoni della Strada Ferrata; se dirette in città o nei dintorni, vengono trasportate con carri tirati da cavalli o con carretti a mano.

La massima parte va per ferrovia; si calcola che comprenda il 90 per cento del movimento totale, ossia fra i 1800 e i 3600 quintali il giorno. Però, anche queste migliaia di quintali di merci non sono caricate direttamente sui vagoni dentro il recinto doganale; vengono, invece, trasportate su carretti a mano o a spalla d'uomo ai piani caricatori della stazione di Piazza Caricamento, che distano in media 150 metri.

Dell'altra merce (circa il 10 per cento del totale) una parte viene a spalla d'uomo o col mezzo di carretti a mano, caricata sopra i carri tirati da cavalli, che stazionano in Piazza Caricamento; e una parte, posta su carretti a mano, viene dai facchini condotta in città.

Ora, tutto questo movimento di carretti uscenti dalla Dogana e diretti alla ferrovia o ai carri o alla città, è intenso, affrettato e confuso, e, per giunta, si intralcia con l'altra corrente molto vigorosa di carico e di passaggio delle merci provenienti dal terzo recinto, il quale ha l'ingente movimento annuo di 1.110.000 colli del peso di 1.680.000 quintali. Quindi Piazza Caricamento offre lo spettacolo di un andirivieni di carri e carretti e d'uomini agitatissimo, e fa manifesta la insufficienza dello spazio e la necessità di un migliore ordinamento.

Quei carri e carretti, poi, che sono destinati ai magazzini, ai molini, alle concerie e ad altri stabilimenti posti a levante del Palazzo delle Compere, transitano davanti ad esso e arrecano quindi un notevole contingente al movimento che ingombra la Strada del Commercio.

A questo s'aggiunge tanto in Piazza Caricamento, quanto in Via del Commercio, l'altro ingombro cagionato da una operazione e da un trasporto che si fanno per il caffè e per lo zucchero. Ecco, in breve, di che si tratta.

La legge sulla tariffa doganale coll'articolo 2 dei Preliminari dispone, che lo zucchero in sacchi sia tassato a lordo del sacco; quello in botti, invece, goda dell'abbuono del 6 per cento e quello in stuoie o sportine, del 5 per cento. Così pure al caffè in sacchi si accorda la tara dell'1 per cento, mentre si concede quella dell'8 per cento al caffè in botti.

Ora è da sapere, che un assiduo lavoro, che si fa nel Deposito Franco, consiste nel rivestire i sacchi di zucchero mediante involucri di stuoia, importati appositamente dall'estero (principalmente da Marsiglia). Dal Deposito Franco si trasportano in Dogana i sacchi di zucchero così rivestiti; ivi si pesano e si tassano coll'abbuono del 5 per cento, a termini di legge; ma, siccome queste stuoie non pesano che circa il 2 per cento, il commerciante, in tal modo, lucra la differenza, che è di circa il 3 per cento. Ed essendo il dazio sullo zucchero greggio di lire 78 il quintale, ne segue che questo 3 per cento corrisponde a lire 23.40 per tonnellata, ossia lire 3 circa il sacco.

Uscito appena fuor di Dogana, il facchino getta a terra il carico, leva l'inviluppo di stuoia e carica il sacco, ritornato nel suo pristino stato, sul carro o sulla ferrovia; poi riprende le stuoie e, facendo il giro da Piazza Caricamento, Via del Commercio, Piazza Raibetta e Via Vittorio Emanuele, li riporta nel Deposito Franco, per farli servire ad ulteriori rivestimenti.

Simile procedimento si fa colle botti del caffè e dello zucchero. Le raffinerie mettono, nel Deposito Franco, lo zucchero in botti sottili, che pesano il 2 per cento circa;[1] la tara viene invece computata dalla Dogana nella misura del 6 per cento, sicchè la differenza rappresenta un lucro medio approssimativo, per ciascuna botte, di lire 35.

Le botti vengono trasportate a destinazione; levato fuori lo zucchero, ritornano vuote, percorrendo le strade indicate, nel Deposito Franco, per riempirsi d'altro zucchero e servire a nuovi sdoganamenti.

---

[1] Una botte pesa, in media, circa 11 quintali, e la botte vuota pesa solo da 52 a 56 chilogrammi.

Nel modo stesso il caffè viene posto in botti del peso medio di 8 a 9 quintali, trasportato in Darsena, scaricato in sacchi, e poi le botti vuote sono rintrodotte nel Deposito Franco. Il lucro, che in media viene così ricavato, ascende a circa lire 21 per botte.

A noi non spetta di discutere la questione delle tare; ma non possiamo astenerci dal considerare, anche dietro la scorta di osservazioni che ci vennero fatte, come questo mettere, levare e trasportare botti e stuoie, cagioni uno sciupío di lavoro, di tempo e anche di capitali, ed abbia l'effetto di recare ingombro nel Deposito Franco, sulla Piazza Caricamento e dinanzi al Palazzo di S. Giorgio.

Questo lavoro e il conseguente movimento di carri e carretti che passano per la Via del Commercio, non sono nè trascurabili, nè di poca importanza. Si tratta di circa 33 mila botti all'anno, secondo dicono le statistiche della Dogana, e quindi di circa 8 carri in un senso ed 8 carri in senso contrario, e perciò in totale 16. Se si aggiungono i carri e i carretti degli sportini vuoti, si ha un movimento giornaliero medio di 84 veicoli.

Ora, cotesto lavoro non ci sembra così produttivo per la ricchezza nazionale, nè così costante o durevole (giacchè il mutamento di un articolo di legge o della sua interpretazione lo farebbe a un tratto scomparire), da essere considerato come una necessità del Commercio degna di ottenere il sacrifizio della più nobile parte del Palazzo di San Giorgio.

Tutte queste cause insieme dànno luogo a molto ingombro e ai conseguenti lamenti. Ma tale stato di cose, non può egli venire modificato? La Dogana per il Deposito Franco dovrà essa rimanere in perpetuo nel pianterreno di S. Giorgio e sotto le tettoie adiacenti? Le merci sdoganate del Deposito Franco, dovranno riversarsi tutte sulla Piazza Caricamento? La ferrovia non potrà essere meglio sistemata e collegata colla Dogana? E non potranno venire assegnati al Commercio maggiori spazi per il carico ed aperti sfoghi più pronti ai carri, secondo le varie direzioni loro?

Fu già stabilito che la Dogana debba sgomberare interamente dal Palazzo di S. Giorgio e che la sezione destinata per le merci del Deposito Franco debba essere collocata entro le mura di esso; e ciò in conseguenza della legge sui Punti Franchi, del Regolamento per eseguirla e di una esplicita condizione, apposta nel Decreto col quale fu data alla Camera di Commercio di Genova la concessione del Deposito Franco.

L'Art. 3 del Regolamento dice così:

« Il Ministro delle Finanze determinerà il numero, la ubicazione e l'am-
« piezza delle stanze, che dovranno essere poste a disposizione dell'ammi-
« nistrazione delle Gabelle per uso di Dogana, dazio di consumo e corpo
« di Guardia. »

Il decreto di concessione del 22 Gennaio 1877 aggiunge (Art. 2°):
« Quando l'attuale Dogana fosse trasportata altrove, è fatto obbligo alla
« Camera di Commercio di soggiacere alle spese necessarie per gli uffici
« doganali. »

E, inoltre, all'articolo 4° stabilisce che: « il Ministero avrà sempre fa-
« coltà di prescrivere, a spese della Camera di Commercio, tutte quelle
« altre cautele in ordine alla distribuzione dei locali, alle porte di ingresso
« ed egresso, ecc. che dall'Amministrazione delle Gabelle siano ricono-
« sciute necessarie al regolare servizio di vigilanza. »

Dunque, sull'obbligo della Camera di Commercio di fornire a proprie spese i locali della Sezione Doganale nel Deposito Franco, non può cadere dubbio alcuno. E in verità dubbi non ne sono sorti. Esso non è un provvedimento proposto di iniziativa della Commissione, ma procede da obblighi di legge e da patti di concessione anteriori e superiori alla Commissione stessa e contro i quali nessuna obiezione può essere mossa.

Tanto è vero che la Camera di Commercio, allorquando chiese ed ottenne l'area gratuita di metri quadrati 2400 circa, per ampliare il Deposito Franco, costruendo il nuovo grandioso magazzino presso il mare, si dimostrò pronta a soddisfare l'obbligo suo e a tale scopo fu concordato, fra la direzione della Dogana e la Camera di Commercio, un progetto di adattamento dei locali situati nel quartiere di S. Maria, in una parte del pianterreno del nuovo magazzino e della tettoia, da costruirsi, che congiungerà l'uno coll'altro.

Questo progetto, che vedesi segnato in rosso nella Tavola V, riportò l'approvazione del Ministero delle Finanze fino dal Marzo 1887, per cui è cosa interamente definita. Il trasporto della Dogana potrà essere attuato non appena eseguiti pochi lavori di adattamento.

La Commissione ha preso in esame questo progetto, e, visitato il luogo, ha riconosciuto, che la sua ubicazione è la più favorevole per le operazioni doganali e per l'uscita delle merci, siano esse da introdursi in città o da caricarsi sui vagoni della strada ferrata.

Infatti, le merci che escono sdoganate dal Deposito Franco sono dirette, per la massima parte, verso ponente. Però ve ne sono altre, dirette verso levante, le quali risparmierebbero tempo e strada ed eviterebbero

di passare davanti a S. Giorgio, qualora si facesse per esse un'uscita più immediata dal lato che guarda Piazza Cavour. Con tale intendimento furono fatti studi di massima, presi i rilievi esatti e indicato il luogo dove potrebbe utilmente essere istituita l'apposita Sezione doganale e aperta la porta che sbocchi verso Piazza Cavour.

Analogamente, per le merci che, uscendo dal Deposito Franco, sono dirette verso il centro della città, sarà opportunissima una nuova porta o nel quartiere di S. Giuseppe, o in prossimità di Porta Raibetta (preferibile S. Giuseppe, riaprendosi la strada della Mercanzia) con la contemporanea relativa sezione doganale, senza di cui non è concesso l'uscire.

Queste merci, appunto perchè destinate alla città, dove le strade sono quasi tutte anguste e in forte pendenza, vengono condotte via coi carretti a mano.

Il locale per le due sezioni di dogana dovrà essere fornito, in forza degli articoli sovracitati, dalla concessionaria del Deposito Franco; ben inteso, però, che questa area non sarà aggiunta in più a quella già designata nel progetto della Camera di Commercio approvato dal Governo, ma bensì sostituita ad una parte corrispondente e quindi si dovrà togliere, dalla sezione principale verso Piazza Caricamento, tanta area quanta ne verrà assegnata per le due nuove sezioni di S. Francesco e di S. Giuseppe.

Tutti questi provvedimenti non gravano di nessuna nuova spesa la Camera di Commercio, concessionaria del Deposito Franco, poichè l'obbligo di fornire i necessari locali alla Dogana e fornirli laddove questa ritiene più conveniente, sta scritto nella legge, nei regolamenti e nell'atto di concessione ed è stato quindi valutato da essa, quando assunse codesta intrapresa e determinò il canone dei magazzini che affitta ai negozianti.

Nessun onere adunque che abbia origine dalle proposte della Commissione.

Nè il Ministero delle Finanze incontrerà maggiore spesa per la istituzione delle due nuove sezioni doganali, o, se pur ne avesse, sarebbe tanto esigua che la possiamo trascurare.

3° – *Piano caricatore e binari pel Deposito Franco Strada a Mare e Strada della Mercanzia*

Collocata la Dogana dentro il Deposito Franco, divisa opportunamente in tre sezioni, una principale e due accessorie, e aperte, verso tre differenti direzioni, le porte d'uscita delle merci sdoganate, diventa necessario

di regolare in correlazione le vie e le piazze adiacenti al Deposito Franco.

Dalle porte verso Piazza Caricamento, di gran lunga più importanti delle altre, usciranno, come fu detto, le merci da trasportarsi per strada ferrata e quelle destinate ai magazzini della città e dei dintorni, situati a occidente del Deposito Franco.

Prima cosa, adunque, cui volgere il pensiero, è la opportuna sistemazione della Ferrovia in rapporto col nuovo assetto della Dogana nel Deposito Franco.

E poichè non potevamo rimanere paghi di esporre vagamente desideri di migliore sistemazione, pensammo di tradurli in una proposta pratica, per valutarne la spesa e gli utili effetti; a tal fine abbiamo pregato la Società per le strade ferrate del Mediterraneo di compilare un progetto concreto di massima e illustrarlo con breve relazione.

Il progetto, come si vede in piccola scala, ma chiaramente tracciato nella planimetria della Tavola V, aumenta i binari, protende uno di essi fin dentro il Deposito Franco, sotto la nuova tettoia e costruisce un largo piano caricatore coperto, quasi addossato alla Dogana, che permetterà di eseguire il carico delle merci sdoganate direttamente sui vagoni.

La spesa per quest'opere ferroviarie indispensabili, non è punto grave; si calcola lire 42,000 e fu già preveduta nel progetto generale per la sistemazione dei binari nel Porto di Genova. Le opere non furono per anco eseguite, sol perchè non si è finora traslocata la Dogana nel Deposito Franco, nè recata a compimento la demolizione dell'ultimo tratto del Terrazzo di Marmo.

Il proposto assetto, razionale e pratico, porgerà l'utile frutto di rendere, nell'interesse del commercio, della strada ferrata e della viabilità, più sollecito e più economico il carico e la spedizione dei vagoni, e varrà inoltre ad eliminare, per la massima parte, lo accalcarsi faticoso e ingombrante di facchini e di carretti carichi in quello spazio, che la Camera di Commercio e i negozianti tutti accusano, a ragione, di manifesta insufficienza.

Provveduto alle merci che si spediscono per ferrovia, rimangono le altre che vanno in Città su carri tirati da cavalli o su carretti a mano.

È necessario un maggiore spazio libero dove uscire con le merci e caricarle e dove spogliare i sacchi dell'involucro delle stuoie. Per ottenerlo, occorre condurre a termine la demolizione dell'ultimo tratto del Terrazzo di Marmo, della tettoia che sta fra questo e il Palazzo delle Compere e, infine, dell'altra tettoia che copre l'antica Strada della Mercanzia. L'avere

trasportato dentro il recinto del Deposito Franco, la Dogana, che ora è nel Palazzo, permette di liberare il terrazzo ed entrambe le tettoie, che debbono essere demoliti, non soltanto in forza della necessità del Commercio, ma anche in virtù della Convenzione del 23 settembre 1883, che assegnò, per tale demolizione, il termine di due anni ormai già trascorsi.

Le aree di questi edifizi da demolire appartengono allo Stato; ma, nella citata Convenzione, come più sopra fu detto, è stabilito di destinarli all'uso pubblico perpetuo, a condizione che il Municipio eseguisca una strada che isoli il Palazzo delle Compere.

Orbene, noi crediamo che quest'area, sgombra da costruzioni, debba formare la Strada a Mare, larga 20 metri ed essere continuata dalla Strada della Mercanzia, larga 10 metri, per raggiungere la Piazza Raibetta. Proponiamo, però, che questi due tronchi non siano aperti al transito cittadino, il che porterebbe in questo punto tal incontro di veicoli da turbare le già difficili operazioni di carico; ma siano riservati al movimento commerciale e precisamente a quello delle merci che escono dal Deposito Franco e dalla dogana del terzo recinto.

Non stimiamo necessario che tutta la strada abbia 20 metri di larghezza; il primo tronco fra le calate e il lato sud del Palazzo delle Compere, ossia la Strada a Mare, avrà tale larghezza e potrà quindi servire anche in parte come stazione di carico; l'altro tronco, che costituirà la riaperta Strada della Mercanzia, si lasci pure largo dieci metri, che è, almeno per ora, sufficiente. Non occorre allargarlo, demolendo parte del Quartiere di S. Giuseppe; basta raccordarlo, come già fu un tempo, con la Piazza Raibetta, senza colmare nè sopprimere l'attuale Pescheria, alla quale il Municipio provvederà quando lo reputerà conveniente. La prima di queste strade, lunga 60 metri, è perfettamente piana; l'altra, lunga 80 metri, leggermente acclive, avrà la pendenza dell'1,90 per cento e non già del 6 per cento, come fu da molti affermato.

Non occorrono parole per dimostrare che la prima, di 20 metri, è fra le strade amplissime di Genova e che la seconda è tra le larghe, come lo sono Via S. Lorenzo e Via Giulia, strade centrali di grande movimento commerciale e cittadino, che hanno appunto la larghezza di 10 metri. Nè reca nocumento che le due Strade s'incontrino ad angolo retto, poichè, lo ripetiamo, debbono servire non già al transito cittadino; ma bensì esclusivamente al movimento commerciale che nasce in Piazza Caricamento, proveniente dal terzo recinto e dal Deposito Franco. E, a dissipare ogni dubbio, si rifletta che queste nuove strade, che misurano oltre 2000 metri quadrati, si aggiungono a quella del Commercio, la quale, comunque

angusta, basta ora, sola, a dare sfogo a tutto il movimento commerciale e a tutto il cittadino di 3600 veicoli il giorno, confusi insieme.

La porta, che proponiamo di aprire nel Quartiere di S. Giuseppe, metterà sulla strada della Mercanzia e sarà utilissima per le merci dirette verso la Via S. Lorenzo.

Quanto all'altra porta, da aprirsi nel Deposito Franco, per dare passaggio alle merci che se ne vanno a levante, la Commissione ha fatto fare i rilievi dall'Ingegnere Luigi Balladore, Capo dell' Ufficio del Genio Civile, e poi compilare un progetto di massima, che uniamo alla Relazione, dal quale appare facilissimo il coordinamento del pianterreno, che verrebbe assegnato alla Dogana, colla nuova porta d'uscita S. Francesco e la Piazza Cavour.

Tutte queste proposte veggonsi segnate in rosso nella planimetria Tavola V.

Il coordinamento stradale colle nuove porte è facile e di piccola spesa, e quindi, per questo rispetto, non può far nascere difficoltà di sorta.

La demolizione dell'ultimo tronco del Terrazzo di Marmo e delle due Tettoie, in luogo di spesa, apporterà forse utile al Comune; infine, la sistemazione dei due tronchi di strada non richiederà che poche migliaia di lire, non facendosi nessuna espropriazione e nessuna opera dispendiosa; mentre il Municipio adempiendo, con l'apertura della strada, alla condizione stipulata nel 1883, acquisterà a favore del Commercio, in modo definitivo e perpetuo e gratuitamente la vasta area di duemila metri quadrati, che ora spetta allo Stato.

Dal complesso dei provvedimenti che riguardano il Deposito Franco, la sua Dogana, le porte d'uscita, la ferrovia, la piazza e le strade, balzano agli occhi i vantaggi che ne ritrarranno il Deposito Franco stesso e i commercianti in generale.

Le merci avranno tante porte d'uscita e tante vie separate, quante sono le direzioni a cui si volgono: Porta S. Francesco e Piazza Cavour, se dirette a levante; Porta S. Giuseppe e Strada della Mercanzia, se volte al centro della Città; una porta verso le calate, per accedere direttamente al nuovo piano caricatore ferroviario; infine altra porta verso la nuova Strada a Mare, se destinate a ponente della Città, a Sampierdarena, o ai paesi della Riviera o a quelli della Polcevera.

Per conseguenza, sarà evitata la troppa affluenza dei carri e carretti nella Piazza Caricamento ed eliminata affatto una grande cagione di ingom-

bro nella Via del Commercio dinanzi a S. Giorgio. Invero, nessun carro o carretto, carico di merci uscenti dal Deposito Franco, passerà più per quell'angusto tratto di strada. Ed è chiaro: perchè, gli uni sboccheranno in Piazza Cavour; gli altri da S. Giuseppe prenderanno la Via della Mercanzia, piazza Raibetta e S. Lorenzo; altri poi, e saranno i più, uscendo verso Piazza Caricamento, si biforcheranno; e, se diretti al centro della Città, infileranno la Strada della Mercanzia; se a ponente, andranno diritto per la Piazza e per la Via Carlo Alberto al loro destino.

Inoltre i carri e carretti carichi di merci provenienti dalla Ferrovia, dalle Sezioni Doganali, dai Magazzini di Città o da Sampierdarena e diretti al Deposito Franco, nonchè gli altri che riconducono in esso le botti e gli sportini vuoti, dovrebbero, invece che percorrere la Via del Commercio ed entrare nel Deposito per la Porta Raibetta o la Porta Macchine, passare per la nuova Strada a Mare e venire introdotti direttamente nel Deposito, per mezzo di una nuova porta da aprirsi in vicinanza dell'attuale Porta della Mercanzia.

In ogni caso, adunque, nessun carro, nessun carretto proveniente dal Deposito Franco, o diretto ad esso, passerà più davanti al Palazzo di S. Giorgio; la vicinanza del Deposito Franco non sarà più, nè una cagione d'ingombro della Piazza Caricamento e della Via del Commercio, nè una minaccia per la integrità del Palazzo.

4° – *Migliore ordinamento della Dogana del terzo recinto*

Dal Ponte Spinola e dalle vicine calate del Deposito Franco le merci si riversano, in grande copia (circa 170 mila tonnellate l'anno), nel luogo dove sorge la Dogana del terzo recinto, l'attraversano e, pesate e sdoganate, vanno a caricarsi, in parte (tonnellate 45 mila circa) sulla ferrovia, e in parte maggiore (tonnellate 125 mila) sui carri che stanno fermi nella piazza Caricamento. Il trasporto e il carico avvengono nel modo, nel tempo e, su per giù, nello spazio stesso in cui si trasportano e caricano le merci uscite dal Deposito Franco e quindi sono, al pari di queste, cagione, prima dell'eccessivo concentramento nella Piazza; poi, del lamentato ingombro dinanzi al Palazzo.

Due ordini di provvedimenti elimineranno le cause di questi inconvenienti.

Innanzi tutto si affretti la costruzione della nuova Dogana del terzo recinto, già decretata con le convenzioni del 1883, già appaltata, ma non

ancora incominciata, perchè deve sorgere, in parte, sull'area del Terrazzo di Marmo e questo non è ancora finito di demolire.

Il piccolo edifizio sorgerà in luogo opportuno sulla calata, lungo la nuova Strada a Mare di 20 metri e sarà fornito di quattro o più bilici.

Col migliore ordinamento di questo ufficio si otterranno più rapide le operazioni di peso, di sdoganamento, di carico, di trasporto.

Per il carico sui vagoni fu già costruito il piano caricatore, allungato recentemente e munito di binari lungo i due lati, per poter caricare parecchi vagoni simultaneamente.

Ma effetto più importante si otterrà dall'avere agevolato il carico e il trasporto coi carri e coi carretti ; perchè, demolito il Terrazzo di Marmo e le tettoie e destinata quella vasta area, che rimarrà libera, non al transito cittadino, ma esclusivamente a caricare e portar via le merci provenienti dal Deposito e dal terzo recinto, ne seguirà che, se queste merci volgeranno a ponente, prenderanno per la Piazza Caricamento e per la Via Carlo Alberto; se, invece, saranno dirette al centro della città o a levante, percorreranno le strade della Mercanzia, di S. Lorenzo o di Vittorio Emanuele. Di guisa che, tanto nell'un caso quanto nell'altro, le merci non passeranno più davanti al Palazzo di S. Giorgio.

Un altro provvedimento noi consigliamo, facile e fecondo di buoni risultati.

Sbarcano qui sul Ponte Spinola e sulle adiacenti calate e convergono poi nel terzo Recinto, talune merci, come cementi, gessi e altri materiali da costruzione; materie per tintoria e per concia, acidi, e sopratutto e in gran copia i grani. Tutte queste merci sono destinate alla parte orientale della città, alla Foce, a Sturla, a Quinto, a Nervi.

Dalle statistiche della Dogana risulta, che i soli grani sdoganati al terzo Recinto e destinati ai molini e alle fabbriche di pasta della Riviera orientale, rappresentano in media un movimento di 1100 quintali al giorno, pei quali occorrono circa 30 carri. Per le altre merci, pure destinate alla parte orientale della città, occorrono in media altri 30 carri al giorno. Si ha così, complessivamente un movimento di 60 carri per le sole merci del terzo Recinto destinate ad oriente della città, ai quali corrispondono altrettanti carri vuoti di ritorno, e quindi in totale circa 120 carri al giorno.

Per andare al loro destino, queste merci vengono caricate in Piazza Caricamento e transitano tutte per la Via del Commercio. Ora noi proponiamo che, nell'interesse dei commercianti e degli industriali e per scemare

cumuli ed ingombri, esse vengano sbarcate direttamente a Piazza Cavour, perchè più vicina ai luoghi a cui la merce è diretta, perchè vi è già una sezione doganale con apposito bilico, ora quasi sempre inoperoso, e perchè vi si potranno fare le operazioni di sbarco e di Dogana con più agio e sollecitudine.

Mentre che questo provvedimento reca così evidenti vantaggi al Commercio e alla viabilità, non costa nulla allo Stato; anzi inizia una migliore distribuzione del movimento portuale.

E questa diverrà più completa per effetto di un altro provvedimento che la Commissione propone.

5° – *Sezioni Doganali per le merci da esportare*

L' indagine accurata ci ha dimostrato, che una notevole parte del movimento proviene da carri che muovono da Sampierdarena, dalla Polcevera, dalla Riviera di Ponente ovvero dai Magazzini della Via Milano e dalla Stazione Ferroviaria, e che, percorrendo le vie Milano, Carlo Alberto, del Commercio e Vittorio Emanuele, portano a Piazza Cavour le merci che sono ivi imbarcate per la esportazione ad altri porti del Regno o ai porti stranieri. Sono carri pesanti carichi di farine, paste, ferri lavorati, filati, tessuti, mercerie, coloniali, e il numero loro oscilla d' ordinario fra 350 e 400 il giorno e, nei periodi del maggiore traffico, sale perfino a 600 carri.

Tale movimento alcuni anni sono era assai maggiore, e fu una principale causa dei lamenti del Commercio, perchè allora si avviavano a Piazza Cavour anche le merci da esportare, che arrivavano a vagone completo per ferrovia, mentre, ora, queste vengono dirette ai nuovi capannoni di Santa Limbania e là, senz' altro, trasbordate dai vagoni sulle piatte o sulle navi. Non passano dunque più per la Via del Commercio.

Inoltre, il movimento di esportazione è ora diminuito anche a causa dell'annata non florida e della politica doganale non favorevole agli scambi internazionali. Mutando questa, e traendo miglior partito dalle forze e dai mezzi che l' Italia possiede, il commercio di esportazione ripiglierà vigore e incremento.

Intanto il transito, occasionato dall'esportazione, si aggira in media sui 400 carri il giorno (tra l' andata e il ritorno) e avviene principalmente nelle ore in cui anche l' altro movimento commerciale e cittadino si concentra davanti a S. Giorgio.

Non può egli evitarsi che questi carri continuino a percorrere la Via del Commercio? Non potrebbero essere rivolti od arrestati in altra parte del porto? Perchè obbligare le merci provenienti da Sampierdarena, dalla Polcevera e dalla Riviera di Ponente a cercare l'imbarco a Piazza Cavour, cioè nella parte opposta del porto?

Ci sembra facile provvedere in questo modo: Discentrare il servizio doganale concernente le merci che vengono esportate per mare; destinare la sezione doganale di Piazza Cavour per quelle provenienti da levante; istituire due nuove sezioni, una presso Santa Limbania, per esempio sulla calata degli Zingari, l'altra al Passo Nuovo o a San Lazzaro, per le merci provenienti da ponente o dalla ferrovia a vagone non completo.

Non è chi non veda che, con tale provvedimento semplicissimo, si diminuisce d'un tratto il movimento davanti San Giorgio del considerevole numero di circa 300 o 400 carri al giorno.

Ma, oltre a questo, altri ragguardevoli vantaggi ottengono i Commercianti e il Comune.

I Commercianti ne ritraggono il benefizio di abbreviare il percorso che le merci provenienti da Ponente, per tacere delle altre, devono fare per recarsi da Porta Lanterna, dove entrano in città, al luogo d'imbarco a Porta Cavour, che è di circa chilometri tre e mezzo e quindi fanno un notevole risparmio di spesa e di tempo.

Secondo le notizie raccolte vanno da Porta Lanterna a Porta Cavour circa 2,000,000 di quintali di merci l'anno. Esse percorrono in media chilometri 3.500, quindi in tutto quintali-chilometro 7,000,000. Ritenendo che, per ogni quintale e per ogni chilometro di percorso, si paga pel trasporto da centesimi uno e mezzo a due, ne viene che per tutti questi trasporti, il Commercio spende annualmente la somma di 140,000 lire.

Ora, istituite le due sezioni al Passo Nuovo e alla Calata degli Zingari, il percorso verrà diminuito, nel primo caso, di 3 chilometri; nel secondo, di 2 chilometri; onde il risparmio si può valutare all'ingrosso, di quasi due terzi, ossia di circa lire 95,000 l'anno.

Sotto altro aspetto, poi, cotesto trasporto rappresenta capitale e lavoro malamente impiegati e che concorrono ad aggravare le merci di una non necessaria spesa e a farle rincarare, il che, evidentemente, nuoce.

Nè ciò basta: permettendo l'imbarco al Passo Nuovo, oltre il risparmio di tempo e di spesa, ottenuto con l'accorciamento del tragitto, ne deriverà ai Commercianti un altro vantaggio notevolissimo, perchè i carri carichi, entrati da Porta Lanterna, scenderanno direttamente al Passo Nuovo, senza varcare la cinta daziaria, evitando così le noie, le spese e le

enormi perdite di tempo, cagionate dalle operazioni di dazio consumo per il rilascio delle bollette di transito, tanto alla Porta Lanterna, quanto a Porta Cavour. E questo è un vantaggio grandissimo, che soltanto chi abbia intima conoscenza delle operazioni di transito, che si effettuano a Porta Lanterna e pensi all'agglomeramento di carri che ivi si forma, appunto in attesa del rilascio delle relative bollette, può apprezzare in tutta la sua importanza. Anche l'amministrazione del Dazio, liberata da tale lavoro, potrà, con più calma e con minor personale, provvedere alla sorveglianza e alle operazioni daziarie.

Il Comune, poi, risparmierà ogni anno parecchie migliaia di lire per la minore spesa di manutenzione delle Vie Milano, Carlo Alberto, del Commercio e Vittorio Emanuele e della Piazza Cavour, perchè cesserà quel transito di carri pesanti, che percorrono inutilmente, fra l'andata e il ritorno, circa due chilometri ciascuno e quindi complessivamente da 600 a 1200 chilometri il giorno. Per la qual cosa siamo certi che il proposto provvedimento non potrà che tornare gradito all'Autorità Municipale.

Giova, infine, osservare, che la istituzione di siffatte sezioni doganali per le merci da esportare, non arrecherà al Ministero delle Finanze che una spesa quasi trascurabile, cosi per lo impianto come per l'esercizio e che, per altra parte, si renderà più pronto il rilascio dei documenti doganali per le merci che escon dal porto e si agevolerà anche l'imbarco sulle piatte o sulle navi.

Per provvedere a queste ed alle altre sezioni doganali da noi proposte, il Ministero delle Finanze non dovrà costruire che qualche tettoia, per mettere momentaneamente al coperto le merci e qualche casotto, che suol farsi di legno, per il personale della Dogana. Non andiamo errati affermando che con 50 o 60 mila lire si provvederà a tutto. Maggior numero di impiegati per l'esercizio non ne occorreranno, poichè si discentra, ma non si aumenta il lavoro. Dunque la spesa è tenuissima in sè stessa e trascurabile, poi, ove si pensi alle somme che si riscuotono nel Porto di Genova, le quali furono secondo la media degli ultimi tre anni: per diritti marittimi circa 2 milioni, per diritti doganali 85 milioni, per proventi ferroviarî [1])

---

[1]) Nell'esercizio dal 1° luglio 1887 al 30 giugno 1888 si ebbero nelle stazioni marittime di Genova, escluse, quindi, Porta Principe e Piazza Brignole, i seguenti prodotti lordi (non comprese le tasse governative sui trasporti):

Stazione di Piazza Caricamento . . . . L.	1,061,598
» di Santa Limbania	2,551,251
» di San Benigno	1,556,677
Prodotto lordo totale L.	5,169,526

lordi delle sole stazioni *marittime*, 5 milioni e 169 mila lire, per tacere dei proventi minori. Con lieve spesa il Governo otterrà di migliorare i servizi della dogana, del porto e della ferrovia e nel tempo stesso renderà un segnalato servigio alla viabilità genovese.

6° – *Apertura del Portico del Palazzo di San Giorgio e allargamento della Via del Commercio*

I provvedimenti fin qui proposti hanno principalmente per effetto di far *diminuire*, deviandolo e dirigendolo meglio, il movimento commerciale che transita davanti allo storico Palazzo. La diminuzione, calcolata con ogni prudenza, sarà, come abbiamo dimostrato, di circa 600 carri al giorno e di circa 650 carretti a mano, giacchè appena trasferita a Santa Limbania la Dogana Centrale e aperta la Via della Mercanzia, nessuno di questi prenderà più la Via del Commercio; ad essa va aggiunta la diminuzione di un proporzionato numero di carrozze e di pedoni. In conseguenza, poi, dal compimento di quei grandiosi eccezionali lavori, più sopra menzionati, che non si rinnoveranno in futuro, il movimento cittadino scemerà, esso pure, di almeno 550 carri. Onde si può ritenere, senza tema di errare, che il movimento complessivo per la Via del Commercio, si ridurrà a circa 474 carri; 20 carretti a mano; 70 carrozze; 270 omnibus: in tutto 834 veicoli, in media, al giorno, invece di 2705; si ridurrà, quindi, a una *terza parte* del movimento attuale. Ma supponiamo pure che la diminuzione possa riuscire minore, e che il movimento giornaliero raggiunga 1300 veicoli; avremo pur sempre il movimento ridotto alla *metà* dell'attuale.

Ora, se si considera che il 30 luglio, per la Via del Commercio, quantunque mezzo ostruita, transitarono 259 carri e 61 tra carretti e vetture nel breve tempo di un'ora (vedi pag. 44), apparirà chiaro, che la stessa via, non ostruita, potrà dare libero passaggio all'intero movimento giornaliero, sia di 824, sia di 1300 veicoli in meno di tre o di quattro ore. Questo notevole resultato, che indubbiamente si otterrà, farebbe tacere, per molti anni, ogni lagnanza; ma esso non basta ad appagare la Commissione, che si è proposta di sodisfare nel modo più largo e più durevole ai bisogni legittimi della viabilità.

Proponiamo quindi che sia aperto e destinato a uso di pubblica strada il largo Portico del Palazzo di S. Giorgio; che, a tal fine, vengano demolite le costruzioni aggiunte di poi, addossate ai lati, e che chiudono

gli arconi del bel Portico; e, infine, che la spesa del demolire, sistemare, restaurare vada a carico del Ministero della Pubblica Istruzione.

Tale lavoro è facile e sollecito ad eseguirsi, non richiede notevole dispendio, e produce un grande allargamento della Strada del Commercio.

I due arconi laterali del portico, aperti anche in origine, sono grandissimi; misurano metri 5.50 di luce netta da piedritto a piedritto; metri 5.50 all'incirca d'altezza fino al serraglio; metri 4.30 fino al tirante, dato pure che il tirante di ferro non si voglia rimuovere tosto, ripristinando l'antico soffitto a travature; e metri 2.80 fra colonna e colonna sulla fronte del palazzo. La grossezza dei piloni angolari è di 67 centimetri sul lato, di 90 sulla fronte, e il diametro delle quattro colonne è di centimetri 59.

L'area che, aprendo il Portico al libero passaggio dei pedoni e dei veicoli, si acquista e si unisce alla Via del Commercio è di metri quadrati 112.93. Ad essa va aggiunto lo spazio di metri quadrati 83.52 che si ottiene colla demolizione parziale delle costruzioni che chiudono, deturpandoli, i due lati del Portico. Tutta quest'area è di forma rettangolare molto allungata, colla fronte di metri 26.55 e colla rientranza di metri 6.17 nel mezzo del Portico, e di metri 10.60 ai due lati di esso; quindi misura complessivamente metri quadrati 196.45 e, giacendo lateralmente alla Strada del Commercio, si congiunge di per sè con questa, in modo da formare una sola e larga strada.

Nè s'incontrano difficoltà di livello o altre d'indole tecnica o artistica per ricondurre al pristino stato il portico, la facciata e la strada.

Le colonne, fu detto da molti, resteranno in parte seppellite, sicchè le basi ed i piedi dei fusti non si vedranno più.

Rispondiamo che l'interrarsi delle parti basse dei monumenti è una conseguenza fatale della loro antichità; ma che quì l'interramento è assai piccolo. La prima colonna, a contare dalla parte di levante, sta sotto terra, con la linea inferiore dell'imoscapo, centimetri tre; la seconda sta a livello; la terza sta fuori sette centimetri; la quarta sta fuori uno; cosicchè della terza colonna si scorge, anche oggi, una parte della base. È poi da notare, che, pur lasciando intatto l'estradosso del nuovo fognone, riesce agevole abbassare di un quindici centimetri il piano della strada, solo col sostituire, sopra una lunghezza poco maggiore della fronte, al lastrico attuale un pavimento di legno come si fa oramai, anche in molte città italiane, nei luoghi più frequentati. Così, non solo tutti i fusti coll'imoscapo si vedrebbero intieri, ma figurerebbero, quale più quale meno, anche le basi nel mezzo della strada ampliata.

E l'ampliamento riesce, invero, considerevole. La Via del Commercio, nel tratto angusto che fronteggia il Palazzo, non ha che un'estensione complessiva di metri quadrati 182.42 e non di meno serve a tutto il carreggio commerciale e cittadino: portandone l'area a metri quadrati 378.87 e la larghezza libera (esclusi i piloni) da metri 5.58 a metri 11.55, sulla fronte orientale del Palazzo, e da metri 7.40 a metri 13.15, sulla fronte occidentale, la strada stessa viene poco meno che raddoppiata in larghezza e più che raddoppiata in superficie.

Ora, raddoppiando in tal modo la strada, se ne raddoppia l'effetto utile, e quindi basterebbe questo solo provvedimento a far cessare lo strettume tanto lamentato.

Inoltre, la spesa sarebbe tenue e breve il tempo richiesto per condurre a termine il lavoro. La spesa complessiva dell'aprire il Portico e restaurare convenientemente la facciata e la parte interna ad essa corrispondente, resulterà inferiore a quella che dovrebbesi erogare per demolire il così detto Avancorpo e ricostruire la facciata. Non possiamo inserire qui il progetto particolareggiato; ma non fa d'uopo d'ingegno molto sagace, nè di gran perizia di costruzioni, per comprendere che, demolire la più nobile parte di un edifizio storico; conservarne, quanto più si può, le pietre venerande, per poi ricostruire più indietro tutta una nuova facciata, elevandone il livello e rimettendo in posto le pietre serbate, e raccordare poi, rialzandole, le sale scompigliate dell'interno edifizio, costa molto, molto più che non demolire due piccoli tratti di cattive costruzioni, per riaprire gli archi come originariamente lo erano e sistemare il suolo ad uso di pubblica strada.

Crediamo di non andare errati affermando, che la prima spesa sarebbe non minore di 40 o 50 mila lire; e, infatti, nella perizia del 1874 fu stimata lire 40,990; mentre, per l'altra, basta poco più della metà, come resulta dalla diligente perizia, compilata, dietro preghiera della Commissione, dal comm. D'Andrade, Conservatore dei monumenti liguri. Onde si ha un risparmio di spesa e, quel che è più, si mantiene in piedi e si conserva al suo posto un monumento di gran pregio, un Palazzo che ha un valore edilizio notevole, che potrebbe accogliere collezioni o musei; ovvero, se l'idea del lucro pungesse, essere affittato per usi civili o commerciali.

La spesa per aprire il porticato, e per restaurare, riteniamo debba essere sostenuta dal Ministero dell' Istruzione Pubblica, come già l'on. Ministro ne fece proposta al Municipio di Genova.

Pertanto potremmo dire ai fautori della demolizione: oltre ad avervi offerto in altra forma, coi molti provvedimenti sovra esposti, il modo di

sopperire ai bisogni della viabilità, ora vi diamo anche sostanzialmente la cosa stessa da voi richiesta. Vorreste demolire l'Avancorpo del Palazzo di San Giorgio non invasi, certo, da una barbara voluttà di distruzione, ma mossi dal civile intendimento di acquistare spazio per ampliare la Strada del Commercio. Ebbene, questo spazio l'avrete. Sarà un'area in parte scoperta, in parte coperta dalle belle arcate di quell' edifizio antico, che parla delle glorie civili e commerciali di Genova. L'essere coperta per certo non nuoce.

Ma, obietterete, nuocciono bensì quei pilastri e quelle colonne che cadono sul mezzo della via e sottraggono spazio alla strada e son di ostacolo e d'inciampo al carreggio.

Innanzi tutto osserviamo, che, per effetto della demolizione delle due ali di costruzione posteriore, le imboccature della Strada del Commercio fra i piloni del portico di Sottoripa e quelli del portico di S. Giorgio diventano alquanto più larghe.

Ma poi, crediamo fermamente che le colonne non sono di ostacolo nè d'inciampo al movimento stradale.

Quanto allo spazio, non ne sottraggono che per metri quadrati 2.26 e questa parrebbe la sola differenza fra il demolire e il non demolire. Ma, a dir vero, nemmeno questa; perchè, demolito l'Avancorpo, si dovrebbero addossare, secondo il contratto, i pilastri e le colonne al muro di fondo in modo da lasciarli sporgenti, per lo che non si acquisterebbe alla strada che una larghezza inferiore a metri 5.50 per una lunghezza di metri 26.55 ossia, al massimo, metri quadrati 146.03. Mentre, adottando le nostre proposte, si allarga la strada efficacemente di metri quadrati 196.45. Dunque, ripetiamo, si dà maggiore spazio di quel che, demolendo, si otterrebbe.

Quanto alla circolazione, i pilastri e le colonne di S. Giorgio, anzichè un'ostacolo, saranno un aiuto ad inalveare e dirigere le correnti del movimento, disciplinando il passaggio dei pedoni e dei carri. Le colonne cadono quasi nel mezzo della strada destinata al carreggio e si è appunto perchè si trovano nel mezzo, che producono quell' utile effetto.

Potrà parere strano a taluno, eppure è così. Non citeremo gli esempi di Londra, di Parigi e di altre popolose città,dove, col mezzo di chioschi, di candelabri pel gaz, di paracarri o simili, si ottiene di disciplinare la circolazione; ci basta citare un esempio paesano, che ci offre una grande città, dove il movimento è attivissimo e dove fu pure per lungo tempo combattuta una questione analoga a questa di San Giorgio; diciamo di Milano e de' suoi famosi Portoni di Porta Nuova, ultimo avanzo delle mura del secolo XII.

E poichè è saviezza trarre dall'esperienza altrui ammaestramento per i casi proprii, non sembra inutile soffermarsi a cotesti antichi archi gemelli, i quali, battuti in breccia fieramente da giornalisti, da commercianti, dal grosso della popolazione, prima nel 1822, poi nel 1845, poi ancora nel 1856 e finalmente nel 1869, ora vivono in pace non ostante il grande aumento della popolazione e il movimento commerciale e cittadino più che triplicato.

Per avere sicure notizie ci siamo rivolti alla cortesia dell'on. Senatore Gaetano Negri, Sindaco di Milano, chiedendo una planimetria quotata dei Portoni e delle vie adiacenti e una statistica del movimento dei veicoli.

I due Portoni, destinati al passaggio dei carri e delle carrozze, giungono in larghezza appena a metri 4.30 ciascuno; ai lati due altri archi, larghi ciascuno metri 2.30, dànno passaggio ai pedoni. Il pilone di mezzo è grosso metri 1.60. In tutto, adunque, la luce libera dei due portoni destinati ai veicoli è di metri 8.60 e quella degli archi per i pedoni è di metri 4.60; complessivamente, metri 13.20. Questa è la larghezza vera della strada, la quale passa sotto gli archi ed è, per un tratto, incassata fra le muraglie delle due torri mozze.

A questi archi convergono dall'una parte la Via Manzoni, larga metri 21, che dinanzi ad essi si incrocia con Via dell'Annunziata e Via della Spiga; dalla parte opposta, s'incontrano lì le vie Principe Umberto, Manin e dei Giardini Pubblici, che si intrecciano, alla lor volta, colle due strade del Naviglio, dinanzi al ponte che mette ai Portoni.

Le osservazioni raccolte il giorno 3 agosto 1889 sono preziosissime: ne resulta un grandissimo movimento, giacchè la strada dei Portoni è l'arteria principalissima, che lega il centro di Milano e i vecchi quartieri colla Stazione ferroviaria, col Pubblico Giardino, coi nuovi quartieri del Lazzaretto, di Via Galileo, ed altri.

Il giorno 3 agosto sotto i Portoni di Porta Nuova transitarono 848 carrozzoni di tramvie, 330 omnibus d'albergo, 2769 vetture pubbliche, 283 vetture private, 735 carri da trasporto, e 694 carretti a mano. In tutto, 5159 veicoli in un giorno.

E si avverta che vi son compresi i carri enormi degli speditori delle mercanzie, dei materiali da costruzione, e via dicendo; che questo movimento si è avuto il 3 di agosto, mese di vita commerciale e cittadina relativamente scarsa. Se una tale statistica si facesse nel dicembre, verso le feste natalizie, si ritiene dall'Autorità comunale di Milano che, invece di cinquemila, si avrebbe un movimento quasi doppio, e quindi di circa 10 mila veicoli.

Dei pedoni non fu tenuto conto preciso, ma si calcolano da 25 a 30 mila al giorno.

Attenendoci pure alle cifre minime del transito accertato il 3 agosto, cos' è di fronte ad esso il movimento della Via del Commercio?

I due passaggi per i pedoni a Milano, hanno, insieme, una luce libera quasi uguale a quella del portico di Sotto Ripa, che è di metri 4.60 nel punto più ristretto e di 4.95 metri nel punto più largo; nella parte più ristretta i due Portoni carreggiabili riescono, sommate le luci, di metri 8.60, ossia molto più angusti di quanto dovrà diventare, con il Portico di S. Giorgio aperto, la Via del Commercio, la quale, alle due imboccature, cioè nei punti più ristretti, avrà la luce *netta* rispettivamente di metri 11.55 e metri 13.15. Complessivamente la larghezza libera della strada sotto i Portoni milanesi è di metri 13.20, mentre quella davanti a S. Giorgio diverrà di metri 16.50 verso levante e di metri 17.75 verso ponente.

Il movimento, poi, della Via del Commercio è notevolmente inferiore, è di 2.705 veicoli e diverrà di soli 824, o al più di 1300, in confronto di 5.159. Le statistiche da noi riportate, non lasciano alcun dubbio. Inoltre non vi affluiscono tante strade, nè così importanti come a Milano e la planimetria (Tavola IV) che qui appresso inseriamo, mette in chiara luce, con la evidenza del disegno, delle cifre, e del confronto, la verità di queste affermazioni.

La conclusione scaturisce evidente: la Via del Commercio avrà una luce libera di un *quarto* maggiore di quella dei Portoni di Milano. Eppure sotto i Portoni di Milano passa un movimento di pedoni e di veicoli quasi *doppio* di quello accertato a Genova; onde è lecito affermare che anche la Via del Commercio, per effetto di questo solo allargamento, basterà a sodisfare in modo facile e sicuro, un movimento quasi *doppio* di quello che attualmente vi affluisce e quindi *quadruplo* o *sestuplo* del movimento futuro.

Che poi la strada dei Portoni risponda interamente al suo scopo, non v'ha dubbio alcuno. Nessuna disgrazia è seguita, nessun ritardo, nessun ingombro si va lamentando nella circolazione, nemmeno nei giorni della massima affluenza.

E un movimento così intenso, che neppure si distribuisce regolarmente, ma si agglomera prima della partenza o dopo l'arrivo dei principali treni ferroviari, può effettuarsi senza danni e senza inconvenienti, principalmente perchè i due archi, sebbene più stretti degli archi laterali del portico genovese, servono, ripetiamo, a regolare il transito. Si atterri il grosso muro di granito che divide i due voltoni della porta binata, si smantellino le due torri mozze, attraverso le quali passa la gente a piedi, e popolo e

carri e carrozze si confonderanno lì in quell'intreccio di tante vie, creando impacci e pericoli.

Vent'anni or sono la Consulta Archeologica milanese così scriveva dei Portoni di Porta Nuova al Municipio di Milano: « Rassicurate voi per ora « la vita al prezioso avanzo; tra poco potrà difendersi e raccomandarsi « da sè. »

La previsione fu vera; lo attestano queste parole dell'on. Sindaco: « Nessuno a Milano pensa più ad una possibile distruzione dei Portoni. « È una questione del tutto esaurita e che pare risalga alla notte dei tempi. « L'esistenza dei Portoni non solo non è d'impaccio al passaggio delle « carrozze e dei pedoni, ma è anzi di somma utilità, perchè divide e trat- « tiene in quattro correnti distinte il movimento che, mescolandosi, sarebbe « necessariamente disordinato.

« E notisi che il movimento è enorme e cresce continuamente, perchè « le comunicazioni fra la città e la stazione avvengono, si può dire, esclu- « sivamente attraverso i Portoni. Oggi sarebbe giudicato folle chi venisse « fuori a proporne la demolizione. »

7° – *Apertura del Pianterreno del Palazzo destinandolo a Loggia dei Mercanti e al transito pubblico*

Fu preso in esame, se convenisse di aprire anche un altro passaggio laterale e parallelo al Portico, largo circa tre metri e mezzo, per destinarlo ai soli pedoni e lasciare il Portico interamente al transito dei carri; ma fu riconosciuto che non potrebbe farsi senza qualche difficoltà. Prima di tutto, ai due lati del Palazzo del Capitano, accanto ai due grandi arconi verso piazza Raibetta e piazza Caricamento, dovrebbero aprirsi due nuovi archi oppure due piattabande, che non sono nel disegno dell'edificio e che riuscirebbero molto più piccoli dei vicini arconi. Poi, internamente, s'incontrerebbe l'antica scala, l'andamento della quale fu già ripristinato come era in origine e si dovrebbe rimuoverla e collocarla più nell'interno; il che non è facile e costringerebbe a modificare la distribuzione di altri locali inferiori e superiori del Palazzo.

In tal modo si turberebbero le linee architettoniche dell'edifizio e si altererebbe, senza necessità, la disposizione storica interna, per non acquistare che un andito mezzo buio.

Il resultato utile, adunque, non sarebbe pari al sacrifizio.

Ma, lasciando pure in disparte queste ragioni, alla Commissione non è sembrato punto necessario di consigliare siffatto provvedimento, perchè essa ne propone un altro molto più efficace, che consiste nello sgombrare completamente il pian terreno del Palazzo delle Compere da ogni costruzione aggiunta, ridurlo ad un sol livello, restaurare i pilastri e le colonne, aprire porte od arcate verso la Piazza Caricamento, verso la Strada a Mare e verso la Strada della Mercanzia, senza, ben inteso, recar danno all'aspetto architettonico e alla solidità dell'edifizio.

Tali opere non importeranno che una spesa assai tenue, e ridurranno il pianterreno in condizioni da servire egregiamente a Loggia dei Mercanti e al passaggio del pubblico.

Destinarlo a Loggia dei Mercanti, ci pare cosa conforme alla storia e all'indole del Palazzo e rispondente ad un bisogno sentitissimo della classe dei negozianti di grani, ferro, pelli, cotone, prodotti chimici e simili, che necessitano di una Loggia coperta per le loro contrattazioni. Da taluno fu affermato il contrario; ma, ciò nondimeno, la necessità di una loggia per i negozianti appare manifesta. Mentre gli agenti di cambio e i negoziatori o gli speculatori di rendite pubbliche e di titoli commerciali si raccolgono nella Borsa in Piazza Banchi, i veri commercianti dibattono i loro contratti nel mezzo della piazza o nelle viuzze adiacenti, esposti alle intemperie e costretti talvolta a ripararsi dentro le porte o in qualche angusto *scagno*, quando la pioggia li caccia.

Ora è evidente che il mettere a loro disposizione questa vasta loggia di circa 1300 metri quadrati, posta in luogo opportunissimo, vicina a Banchi, prossima a Piazza Caricamento e al Deposito Franco, e al Terzo Recinto, nella quale potranno trovare ogni comodità per contrattare; l'avere, insomma, una Borsa propria, è un grandissimo vantaggio per il ceto dei commercianti.

È ovvio, inoltre, che il pianterreno tutto aperto, servirà molto meglio del piccolo andito, quale fu proposto, al passaggio del pubblico, che è pubblico di commercianti; esso darà adito ed uscita ai pedoni per quattro direzioni diverse e toglierà di mezzo la necessità di percorrere la Via del Commercio. Quindi ci sembra che non si possa chiedere nè desiderare di meglio.

E, poichè siamo sul discorso della destinazione del Palazzo di S. Giorgio, esprimiamo il voto, che i piani superiori, i quali comprendono i vasti saloni e le stanze, dov'ebbero sede primieramente i Capitani del Popolo e poi gli Uffici delle Compere e del Banco e dove si veggono tuttora le antiche lapidi, i busti, e le statue ad onore di cittadini benemeriti di S. Giorgio, vengano restaurati fedelmente e destinati come sede della Camera di Commercio e di un Museo Commerciale o ad altro analogo uso, che sia in relazione col carattere e coll'importanza storica e artistica di questo monumento.

PLANIMETRIE COMPARATIVE
dei PORTONI DI PORTA NUOVA e Adiacenze in Milano
della VIA DEL COMMERCIO in Genova dopo aperto il portico del Palazzo di San Giorgio
Scala di 1:500
Tavola IV.
allegata alla Relazione della Commissione
Piazza Cavour
Via Senato
Via Spiga
Via A. Manzoni
Portoni di Porta Nuova
Naviglio
Via Fatebenefratelli
Via Annunciata
Via Principe Umberto
Via Ponte Reale
Portici di Sotto Ripa
Via del Commercio
Piazza Caricamento
Palazzo delle Compere di San Giorgio
Loggia dei Mercanti
Via della Mercanzia
Piazza della Raibetta
Casa Ferrari già Raggi
Pescheria
Quartiere S. Giuseppe
Quartiere S. Bernardo
Quartiere S. Maria
Quartiere S. Gio Battista
Deposito Franco
Strada a Mare
Sezione doganale del terzo Recinto
Piano caricatore
Sezione Doganale
Nuovo Magazzino
PORTONI DI PORTA NUOVA
Luce libera minima complessiva dei due Portoni pel transito di due correnti di veicoli . . . Mtri 8.00
Luce libera minima complessiva dei due passaggi pei pedoni . . . . » 4.60
Totale luce libera minima disponibile pei veicoli e pedoni . . . . Mtri 13.20
STATISTICA dei Veicoli che transitarono sotto ai due Portoni di Porta Nuova il giorno 3 agosto 1889
Tramways e Omnibus . . . . N. 1178
Vetture cittadine . . . . . . » 2552
Carri da trasporto . . . . . . » 735
Carretti a mano . . . . . . » 694
Totale . . N. 5159 (1)
(1) Nel dicembre questo numero di veicoli diventa circa il doppio.
VIA DEL COMMERCIO
Luce libera minima complessiva della Via del Commercio e del Portico di San Giorgio pel transito di quattro correnti di veicoli Mtri 11.55
Luce libera minima del porticato di Sotto-Ripa pei pedoni » 4.60
Totale luce libera minima disponibile pei veicoli e pedoni Mtri 16.15
STATISTICA dei Veicoli che in media transitarono per la Via del Commercio il 21, 24, 26 gennaio 1889
Omnibus . . . . N. 270
Vetture cittadine . . . . » 146
Carri da trasporto . . . » 1634
Carretti a mano . . . . » 655
Totale . . . N. 2705 (1)
(1) Nell'autunno questo numero di veicoli aumenta di circa un terzo
Stab. Lit. Doyen, Torino

PLANIMETRIA DEL PALAZZO DI SAN GIORGIO E SUE ADIACENZE
CON INDICAZIONE DEI PROVVEDIMENTI PROPOSTI DALLA COMMISSIONE
TAVOLA V.
allegata alla Relazione della Commissione
LEGGENDA
Opere già esistenti che dovrebbero essere occupate per attuare i provvedimenti proposti dalla Commissione.
Opere già in corso di esecuzione e che interessano i provvedimenti proposti dalla Commissione.
Opere nuove da eseguirsi per attuare alcuni provvedimenti proposti dalla Commissione.
Demolizioni occorrenti per l'attuazione dei provvedimenti proposti dalla Commissione.
Opere di cui fa menzione la Commissione e che riguardano proposte per migliorare eventualmente la viabilità attorno al Palazzo di San Giorgio.
DEPOSITO FRANCO
PALAZZO DELLE COMPERE DI SAN GIORGIO
LOGGIA DEI MERCANTI
PIAZZA CARICAMENTO
PIAZZA DELLA RAIBETTA
VIA VITTORIO EMANUELE
PIAZZA CAVOUR
PESCHERIA
PORTA RAIBETTA
Casa Ferrari già Raggi
Tettoia Carpaneto
Quartiere S. Marco
Quartiere S. Giuseppe
Quartiere S. Bernardo
Quartiere S. Giorgio
Quartiere S. Caterina
Quartiere S. Antonio
Quartiere S. Francesco
Quartiere S. Marta
Quartiere S. Gio. Battista
Quartiere S. Lorenzo
Quartiere S. Desiderio
Nuova Sezione doganale Porta S. Francesco
PORTA CAVOUR
PORTA D'USCITA
NUOVA PORTA D'USCITA
SEZIONE DOGANALE PRINCIPALE NEL DEPOSITO FRANCO
NUOVA TETTOIA
NUOVO MAGAZZINO del Deposito Franco
STRADA A MARE
Terrazzo di Marmo
Deposito Franco
Sezione doganale per le merci del 3° recinto
Sezione doganale provvisoria
Terzo Recinto
STAZIONE FERROVIARIA DI PIAZZA CARICAMENTO
Piano caricatore coperto
CALATA PORTO FRANCO
CALATA CATTANEI
Futuro binario di raccordo colle Calate del Molo Vecchio
PONTE SPINOLA
PONTE DELLA MERCANZIA ORA GUGLIELMO EMBRIACO
MANDRACCIO
Terrazzo pel Cammino di Ronda
Scala di 1:500
Le quote altimetriche sono riferite allo ZERO dell'Idrometro della Darsena.
PROVVEDIMENTI RIGUARDANTI L'ORDINAMENTO DOGANALE DEL PORTO
PORTO INTERNO
MOLO VECCHIO
MOLO NUOVO
AVAMPORTO
DEPOSITO FRANCO

Capitolo V

LA DEMOLIZIONE NON È NECESSARIA

Siam venuti esponendo e dimostrando le nostre proposte concrete e da attuarsi prontamente e le abbiamo esaminate ad una ad una, affinchè l'E. V. possa giudicarle partitamente e nel loro insieme.

Proponiamo che la Dogana sgomberi il Palazzo di S. Giorgio — che si trasferisca, parte nell'edifizio nuovo di S. Limbania, parte dentro il Deposito Franco e qui, suddivisa in più sezioni, consenta l'apertura di nuove porte di uscita per la merce sdoganata — che, fuori del Deposito Franco, le aree dell'attiguo piazzale e quelle che resulteranno libere, per la decretata demolizione del Terrazzo di Marmo e delle tettoie, formino la Strada a Mare e la Via della Mercanzia da destinarsi entrambe, al solo movimento commerciale — la Ferrovia, con speciale piano caricatore e binarî, carichi le merci direttamente accanto o dentro la Dogana del Deposito Franco — che si sbarchino a levante le merci dirette a levante — che si imbarchino a ponente le merci d'esportazione provenienti da ponente — che il Palazzo del Capitano del Popolo sia integralmente conservato e restaurato — che il Portico venga aperto all'uso di pubblica strada e che il Pianterreno sia destinato a Loggia dei Mercanti e al transito pubblico.

Di queste proposte le più riguardano il servizio doganale — alcune il servizio del porto — altre, infine, provvedono al caricamento e alla viabilità.

Mirano a trarre maggior profitto dal porto, dalle calate, dalle strade; a scemare le spese dei trasporti; a rendere più rapido, sicuro ed economico il movimento commerciale e cittadino.

Raggiungono tali risultati principalmente col distribuire e regolare meglio, decentrandolo, il lavoro del Porto, della Dogana, del Deposito Franco, e coll'eseguire parecchie opere da un pezzo convenute e decretate da contratti e da leggi.

Il tradurle in atto è facile cosa, richiede tempo breve; un anno basterebbe per tutte. Importano una tenue spesa.

Queste sono le nostre proposte.

Per consolidarne gli effetti con la migliore repartizione del lavoro commerciale nel porto, è indispensabile una tariffa ferroviaria unica, qualunque sia il punto dove la merce si carica. Si calcoli pure la percorrenza media, ma la tariffa sia unica, come se il porto fosse una stazione sola. Da tre anni si fa così, in via d'esperimento; forse il Commercio paga ora per una percorrenza media troppo elevata; ebbene, si diminuisca, se è giusto; ma, lo ripetiamo, tariffa unica.

L'applicazione dell'ordinaria tariffa chilometrica, giusta in astratto, facendo affluire il maggior movimento là dove si pagherebbe meno, turberebbe profondamente, e ne abbiamo avuto le prove, il movimento portuale.

Dunque tariffa unica, mite, stabilita definitivamente.

Inoltre è necessario impedire, che vengano creati o suscitati, in qualsiasi modo, interessi perturbatori della razionale distribuzione del lavoro nel porto. Ciò potrebbe avvenire a cagione dell'esercizio delle gru idrauliche e dell'uso delle tettoie e degli spazi liberi del porto.

Noi preghiamo il Governo di andare molto cauto e, se intendesse affidare ad altri l'esercizio delle gru idrauliche, lo faccia con tariffe e condizioni bene studiate. Per lo contrario, sull'opportunità di concedere in appalto anche le tettoie, o le calate, o gli spazi liberi del porto, abbiamo gravissimi dubbi. In ogni caso stabilisca tariffe e condizioni precise e uguali per tutti.

Con molta verità fu affermato, che le industrie e i commerci moderni si alimentano con tenuissimi guadagni moltiplicati per un numero grandissimo di operazioni; ma appunto per questo debbonsi eliminare tutte le cause di spese e di indugi non necessari.

Lo richiedono tutti i commercianti, e più di tutti, quelli delle provincie italiane, che come Torino, Cuneo, Alessandria, Pavia, Milano, Novara, Piacenza, Parma, Cremona, Como, Bergamo, Brescia pagano uno speciale contributo per le opere del porto di Genova. Pagano, cioè, non solo come appartenenti alla grande famiglia dei contribuenti italiani, ma ancora e più per l'utile speciale che ritraggono da quel porto. Per lo che nessuno è più di essi interessato ad avere pronti ed economici gli approdi, gli sbarchi, gli imbarchi e i trasporti. Da certe lentezze e da lavori o trasporti non necessari, la città di Genova potrà forse averne qualche lucro indiretto, ma quelle provincie e l'Italia tutta non ne risentono che detrimento.

Abbracciando ora l'insieme dei provvedimenti consigliati e considerando i loro effetti, non che quelli derivanti dal compimento delle accennate opere straordinarie, resulta manifesto, che, mentre per un lato il migliore avviamento del traffico e la cessazione di importanti lavori farà diminuire di più che la metà il transito de' veicoli e dei pedoni per la Via del Commercio; dall'altro, l'apertura del Portico, e delle Loggie sottostanti al Palazzo e delle nuove Strade a Mare e della Mercanzia che lo cingeranno ai lati, offriranno al libero e sicuro passaggio uno spazio di gran lunga maggiore dell' attuale.

Questo grande, sicuro, durevole resultato che si otterrà, ha condotto la Commissione a concludere con illuminata coscienza e con voto unanime;

essere i proposti provvedimenti atti a dare ampia sodisfazione a tutte le esigenze della viabilità;

non essere quindi menomamente necessaria la parziale demolizione del Palazzo di S. Giorgio.

Capitolo VI

EVENTUALI PROVVEDIMENTI PER IL FUTURO

E qui potremmo ritenere giunta al termine l'opera nostra, se non dovessimo prevedere e rispondere ad una obiezione.

Supponiamo pure, si dirà, efficaci, quanto voi lo affermate, i provvedimenti proposti; ma il rapido, continuo svolgimento della navigazione e del commercio nel Porto di Genova, li renderà in breve periodo di anni, insufficienti e allora si invocherà di nuovo la demolizione dell'Avancorpo o anche di tutto il Palazzo. Risorgerà quindi la questione di S. Giorgio, alla quale non imponete che una tregua, e allora la controversia finirà per sempre colla totale demolizione dell'edifizio.

Rispondiamo a questa obbiezione, perchè reputiamo vero il fatto dal quale prende le mosse, vale a dire il continuo, vigoroso incremento della navigazione e del commercio in Genova; ma giudichiamo erronea la conseguenza che se ne vorrebbe cavare. La nostra risposta ci offre il modo di esporre tutta la serie dei provvedimenti che consigliamo, anche quelli da attuarsi in futuro, e di dimostrare che la soluzione proposta avrà effetto durevole e che la questione di S. Giorgio non risorgerà mai più.

Le statistiche degli ultimi otto anni decorsi dal 1881, durante i quali si sono risentiti gli utili effetti dei nuovi lavori portuali, offrono queste notizie molto importanti.

Le navi arrivate e partite nel 1881 sommavano complessivamente a 11,378 con una portata di stazza di tonnellate 4,118,611.

Nel 1888 il movimento delle navi fu di 11,234 e la portata di stazza fu di tonnellate 5,666,159.

Quindi, la portata delle navi che approdarono a Genova, crebbe nei sette anni, di tonnellate 1,547,548, ed ebbe un incremento medio annuo di 221,078 tonnellate di stazza.

Inoltre le merci imbarcate, sbarcate o trasbordate furono nel 1881 di tonnellate effettive 1,844,284 e crebbero fino a tonnellate 3,079,787 nel 1888.

Vi fu perciò in questo periodo di sette anni un incremento totale delle merci sbarcate, imbarcate o trasbordate di tonnellate effettive 1,235,503, a cui corrispose un incremento medio annuo di tonnellate 176,700 circa.

Supponendo che il traffico cresca nella misura stessa degli ultimi sette anni, avremo nel 1899 un movimento di merci superiore ai 5 milioni di tonnellate effettive, e quindi un movimento di due terzi maggiore dell'attuale, che diventerà doppio dell' attuale nel 1905 e triplo nel 1922.

Orbene, se in conseguenza di ciò, il movimento delle merci a terra crescesse nei luoghi stessi dove ora s'accumula, verrebbe, prima o poi, il giorno in cui anche la Via del Commercio non basterebbe più.

Ma questo giorno non può essere che molto lontano, giacchè, come abbiamo dimostrato, per i fatti e i provvedimenti suesposti diminuirà di più che metà il movimento di quella via, mentre se ne aumenterà quasi del doppio la potenzialità e si aggiungeranno inoltre la Strada a Mare, larga 20 metri e quella della Mercanzia, larga 10.

Bisognerebbe dunque che il movimento commerciale del porto, o se vuolsi, l'insieme del movimento cittadino e commerciale, che dovrebbe necessariamente passare per la Via del Commercio, per lo meno si quadruplicasse, o fors' anche si sestuplicasse, prima di arrivare al punto in cui questa e le due nuove strade non bastassero più a sodisfarlo.

Ma allora quante altre cose non basteranno più!

Non basteranno più nè le strade lungo il porto, nè gli impianti ferroviari, nè le calate, nè i ponti sporgenti, nè il Deposito Franco, nè il Porto stesso.

I bisogni futuri additeranno provvedimenti futuri; ma, frattanto, ragionando su questa ipotesi, per quel che concerne la nostra questione, ci è facile indicarne alcuni di carattere stradale e portuale già in parte studiati.

1° – *Allargamento della Strada della Mercanzia*

La Strada a Mare è tracciata nella planimetria annessa alla Convenzione del 23 settembre 1883 e il Municipio ne fece studiare due diversi progetti di massima, il primo più ristretto, il secondo più ampio, quali sono segnati nella planimetria, Tavola V, con linee a tratti e punti di colore verde.

Entrambi i progetti hanno comune il tronco di strada largo 20 metri, che corre lungo il lato volto verso al mare del Palazzo S. Giorgio e che forma la Strada a Mare ; invece nel secondo tronco, che costeggia il fianco del Palazzo, occupando la Via della Mercanzia, i due progetti sono notevolmente diversi.

Secondo l'uno, la nuova Strada della Mercanzia acquisterebbe una larghezza di 15 metri e si raccorderebbe, allargandosi, per mezzo di una curva, colla Piazza Raibetta all'angolo della casa Ferrari. Richiederebbe la demolizione di una ristretta zona del Quartiere S. Giuseppe per la parte fronteggiante la Via della Mercanzia; e importerebbe una spesa di circa lire 320 mila.

L'altro progetto prevede la demolizione dell'intero Quartiere S. Giuseppe e della casa Ferrari; per cui la strada della Mercanzia si allargherebbe a ventaglio, con la luce libera minima di 20 metri all'origine fra l'angolo del Palazzo S. Giorgio e il Deposito Franco, sboccando in Piazza Raibetta con la larghezza di 35 metri. Anzi prima di sboccare su questa Piazza, la strada diventerebbe essa stessa una piazza.

La spesa, in questo secondo progetto, fu prevista dagli Ingegneri del Comune lire 948 mila: però da altri si afferma che supererà di molto il milione, atteso il valore elevato delle aree fabbricate da espropiarsi e dei maggiori lavori di sistemazione e di raccordo con altre strade.

Dalle informazioni assunte ci resulta, che non si oltrepasserà la somma prevista nel progetto del Comune. Infatti l'importo dei lavori si aggirerà sulle 120 mila lire e le espropriazioni non potranno costare più di 828 mila lire, ove si pensi che il quartiere di S. Giuseppe nel Deposito Franco, ha l'area di metri quadrati 948, è in cattive condizioni, e dà una rendita netta imponibile di sole lire 7317 l'anno e che la casa Ferrari, ha un area di 354 metri quadrati e la rendita netta imponibile di lire 10,500 l'anno.

Pertanto, se il Comune di Genova farà l'allargamento massimo della Strada della Mercanzia, incontrerà la spesa totale di circa 950 mila lire o di un milione al più; se invece eseguirà il progetto per l'allargamento minore, non spenderà che circa 320.000 lire.

Si adotti l'uno o l'altro di questi due progetti, la strada riuscirà sempre tale da soddisfare a un movimento di gran lunga maggiore di quello, per cui è bastata finora la Via del Commercio.

2° – *Allargamento della Strada del Commercio tagliando le case di Sottoripa*

E qualora il movimento commerciale crescesse ancor più e con esso notevolmente anche il movimento cittadino, si presenterebbe naturale ed opportuno di eseguire l'ampliamento della Strada del Commercio, mediante il taglio delle case e dei portici di Sotto Ripa, che fronteggiano il Palazzo di S. Giorgio. Questa soluzione sarebbe preferibile, se si avesse di mira di sodisfare ai cresciuti bisogni del movimento cittadino o di quello commerciale che non provenga da Piazza Caricamento, nè dal Deposito Franco; e sarebbe da consigliarsi per la bellezza della linea stradale che ne risulterebbe in prosecuzione della Via Vittorio Emanuele, continuando quel concetto che ha dominato nella costruzione di questa bella strada, la cui linea logicamente dovrebbe essere prolungata, nel modo che accenniamo, fino alla Piazza Caricamento.

Anche per questa strada varî progetti di massima furono presentati. Il taglio della fronte degli edifizi potrebbe limitarsi al tratto di metri 90 davanti al Palazzo di S. Giorgio e alla Piazza della Pescheria, oppure estendersi da una parte e dall'altra in modo da raccordare, con ampia curva, la via Vittorio Emanuele con la via Carlo Alberto.

Così pure si potrebbero tagliare gli edifizi per la rientranza di 6 metri circa, uguale alla larghezza dei Portici di Sotto Ripa, compresi i piloni, ovvero estendere maggiormente la demolizione per una rientranza di 12 metri, affine di continuare in questo tratto della Via del Commercio i bei porticati della Via Vittorio Emanuele.

Non è agevole valutare la spesa secondo i differenti progetti, anche perchè diverso è il valore degli edifizi da espropriarsi nell'uno o nell'altro caso. Però, per analogia dal costo medio delle espropriazioni di edifizi adiacenti a questi, fatte dal Municipio nel 1861, e dei compensi dati per la ricostruzione delle nuove facciate, e avuto riguardo alle pigioni che ora si pagano, può ritenersi che le espropriazioni costerebbero al massimo,

secondo le case, da lire 1400 a lire 1600 il metro quadrato. Perciò, nell'ipotesi di limitare l'allargamento della strada a metri 6, per una lunghezza di 90 metri, si avrebbe una spesa di lire 850 mila. E nell'ipotesi, invece, di un allargamento doppio, la spesa riuscirebbe di poco più che un milione e mezzo di lire.

Ciò risulta dalle notizie che furono date alla Commissione, la quale, non facendo per questi due allargamenti delle strade della Mercanzia e del Commercio nessuna proposta concreta da tradursi ora ad effetto, non ha creduto di spingere oltre le sue indagini, nè di far compilare nessun progetto più concreto.

Se tutte le principali città d'Italia, Genova compresa, spendono somme cospicue per abbellimenti edilizi, saranno tanto più giustificati questi lavori che la città dovesse compiere, perchè gioveranno, oltre che all'abbellimento, anche, e in grado eminente, a sodisfare i cresciuti bisogni del Commercio.

3° – *Prolungamento del Porto verso Sampierdarena*

Questa, la prima risposta, che addita provvedimenti concreti ed efficaci, e che sarà quindi convincente; ma, per noi, ancora non basta.

Coteste merci, che dovrebbero affluire in tanta copia da ingombrare le Vie del Commercio e della Mercanzia, d'onde verranno? Certamente dal mare. E, quindi, se saranno in quantità quattro volte maggiore che adesso, è lecito ritenere che sarà, su per giù, quadruplicato anche il tonnellaggio delle merci sbarcate o imbarcate e il tonnellaggio di stazza delle navi, che getteranno l'àncora nel Porto di Genova.

E quando ciò fosse, come deve essere per necessaria correlazione, credete voi di poter far fronte a quell'immenso movimento col mutilare il Palazzo di San Giorgio o col raderlo al suolo?

Ci vorranno ben altri provvedimenti per gli approdi, gli sbarchi e gl' imbarchi.

L' attuale porto, da poco tempo ingrandito, può bastare, secondo il giudizio degli esperti, a un movimento di circa quattro milioni di tonnellate di merci sbarcate a terra o da terra imbarcate sulle navi e di un milione di tonnellate di merci trasbordate da nave a nave. In tutto cinque milioni di tonnellate effettive, ossia una metà circa maggiore dell'attuale movimento, o poco più, se si adotteranno più sagaci ordinamenti e più perfetti meccanismi per trarre dal porto il massimo profitto.

Ma, supponiamo pure semplificato e più spedito il servizio della Capitaneria e della Dogana; quello degli sbarchi, degli imbarchi e dei trasbordi meglio regolato; l'uso delle gru divenuto più generale e sollecito; quello delle chiatte più provvidamente ordinato; evitata con tasse progressive la lunga giacenza delle merci sulle calate o nelle piatte; completati gli impianti ferroviarî nel Porto e a Sampierdarena e reso più esatto e pronto il servizio; eseguita qualche utile opera e aumentati i meccanismi; concediamo tutto; supponiamo pure un perfezionamento di uomini, d'ordinamenti e di cose; ma, ad onta di tutto questo, è imposssibile che, senza nuovi ed ampli spazi di porto e di calate, si possa provvedere ad un commercio che superi alquanto i cinque milioni di tonnellate l'anno.

D'onde l'inevitabile necessità di ingrandire il porto non appena si raggiungano i cinque milioni di tonnellate effettive di merce.

Ma quando, dove, come?

Quando? L'incremento notato più sopra del movimento portuale ci avverte che nell'anno 1899 si raggiungerebbe cotesto limite ritenuto come massimo, specialmente influendo su di esso il continuo svolgersi dell'attività nazionale, l'annodarsi di nuovi rapporti internazionali, e i desiderati mutamenti della politica doganale.

Nè paia lontano questo tempo, perchè molto ardui e lunghi sono gli studi ed i lavori. Un Governo avveduto deve preoccuparsene fin d'ora. Questi grossi problemi è meglio prevederli e radunare tutti gli elementi per una razionale e provvida soluzione, prima che l'urgenza batta alle porte, prima che gli interessi di varia natura si agitino, prima che venga il giorno in cui si debba far tutto e progetti ed opere, in fretta e in furia, danneggiando la maturità del consiglio, ed alle volte, come accadde, precipitare in soluzioni frettolose e inconsiderate.

Dove? Come?

Genova è angusta; il porto è racchiuso fra i monti e i moli; oltre i moli profondo il mare; difficile, dispendiosissimo ampliare per di là. D'altra parte le calate, le strade sono serrate fra il monte e il porto; non c'è spazio per allargarsi, nè per estendere nuovi binari, nè per aprire nuove strade.

Bisogna dunque espandersi al di fuori di questo cerchio angusto, volgersi a ponente, a Sampierdarena.

Non è nuova, nè peregrina questa idea; fu già messa innanzi, discussa, scartata; ma, nell'avvenire, coi crescenti bisogni crediamo che s'imporrà. Dinanzi alla Commissione l'accennò con favore il comm. Francesco Ruggiero, Comandante della Capitaneria del Porto di Genova.

Esiste un pregevole progetto studiato dall'Ing. Pietro Giaccone, Capo dell' Ufficio del Genio civile pei lavori marittimi di Genova, col quale si provvederebbe di un porto autonomo Sampierdarena. Ne fu fatta a quel Municipio la concessione fino dal 1874, ma forse non si costruirà. Vi è però un altro più ampio disegno dello stesso Ingegnere Capo, col quale si collega il porto progettato a Sampierdarena col porto di Genova, o per dir meglio, si estende il porto di Genova prolungandolo fino a Sampierdarena mediante un molo parallelo alla spiaggia e aprendo un passaggio attraverso al primo braccio del Molo Occidentale, affinchè le navi entrate nell' avamporto, secondo la destinazione del loro carico si volgano o all' attuale porto o al porto nuovo verso Sampierdarena, che è il grande sobborgo industriale di Genova.

Non intendiamo entrare nell' esame di questi progetti; non è compito nostro; ma compito nostro crediamo far notare, che, dirigendo verso ponente l'opera e gli sforzi dell'attività ligure, si otterranno insigni vantaggi.

Ivi facile e non molto dispendioso il costruire la diga foranea, e il prolungarla fin dove il bisogno, anco nel lontano avvenire, lo richiederà; ivi una spiaggia estesa e pianeggiante opportunissima per costruire larghe calate e prolungarle; facilissimo lo sviluppo degli impianti ferroviari, e immediato e diretto l'avviamento dei treni al loro destino; comode le strade carreggiabili; importanti opifici e vaste aree per le industrie navali.

Il movimento crescente delle navi e delle merci, a cui il porto attuale non basti o non serva convenientemente, volgerà al porto nuovo e quindi non accadrà che le navi si accalchino nel porto attuale, chiedendo invano il pronto sbarco od imbarco e sopportando intanto le spese, le avarie, i danni dell' indugio; nè avverrà che nelle strade intorno al porto e specialmente in quelle del Commercio e della Mercanzia, quand' anche non allargate, si rinnovino quegli agglomeramenti ed ingombri di merci e di carri, che potrebbero immaginarsi da chi afferma non completa nè durevole la soluzione da noi proposta.

Pertanto chiaro apparisce, che, per l' efficacia dei provvedimenti indicati, non diverrà, nemmeno in avvenire, necessaria la demolizione dell' Avancorpo del Palazzo di San Giorgio, per soddisfare al grande aumento dei traffici genovesi, che tutti vivamente desideriamo.

PLANIMETRIA GENERALE DEL PORTO DI GENOVA E SUE ADIACENZE

colla indicazione dei provvedimenti dalla Commissione proposti per l'immediata attuazione e di quelli accennati pei bisogni futuri

Scala di 1:8000

TAVOLA VIª allegata alla relazione della Commissione

SAMPIERDARENA

ALESSANDRIA

SPEZIA

VENTIMIGLIA

Porto

Avamporto

Porto di Sampierdarena approvato colla Convenzione 25 Marzo 1874

Ampliamento del Porto di Genova verso Sampierdarena

Aree per industrie navali Scantieri di raddobbo ecc

MOLO NUOVO

MOLO VECCHIO

MOLO OCCIDENTALE

MOLO ORIENTALE

DARSENA

DEPOSITO FRANCO

DOGANA CENTRALE

Capo Faro

Entrata

1. Dogana centrale a S.t Limbania

2. Sez.ne dog.le principale nel deposito franco

3. Sez.ne dog.le e Porta S. Francesco

4. Sez.ne dog.le e Porta S. Guiseppe

5. Terrazzo a Mare e della Mercanzia

6. Piano caricatore pel deposito franco

7. Sez.ne dog.le del 3° recinto

8. Sez.ne dog.le di S. Limbania per l'esportazione

8. Sez.ne dog.le di S. Lazzaro per l'esportazione

8. Sez.ne dog.le del Passo Nuovo per l'esportazione

9. Sez.ne dog.le di Piazza Cavour per merci dirette a levante

10. Apertura del portico del Palazzo

11. Loggia dei Mercanti

Provvedimenti proposti dalla Commissione

1. *Dogana Centrale a Santa Limbania*
2. *Sezione doganale principale nel Deposito Franco.*
3. *Sezione doganale e porta S. Francesco nel Deposito Franco*
4. *Sezione doganale e porta S. Giuseppe nel Deposito Franco*
5. *Demolizione del Terrazzo di Marmo e delle tettoie della Dogana e della Mercanzia, destinando lo spazio al carreggio delle merci provenienti dal Deposito Franco e dal 3° Recinto*
6. *Piano caricatore per merci provenienti dal Deposito Franco*
7. *Sezione doganale per le merci del 3° Recinto*
8. *Sezioni doganali per le merci d'esportazione a S. Limbania - al Passo Nuovo ed eventualmente a S. Lazzaro*
9. *Sezione doganale per merci d'importazione dirette a levante delle Città*
10. *Apertura al carreggio del portico del Palazzo di San Giorgio*
11. *Apertura del pianterreno del Palazzo di San Giorgio destinato a Loggia dei Mercanti e al passaggio del Pubblico*

Leggenda.

Costruzioni, Demolizioni } *Provvedimenti proprosti dalla Commissione per essere immediatamente attuati*

- - - - - - *Provvedimenti che saranno forse da attuarsi in tempo non lontano*

Provvedimenti che saranno forse da attuarsi in tempo lontano

Capitolo VII

CONCLUSIONE

La Commissione, mossa dall'assiduo desiderio della verità, indagando via via le cagioni dei fatti, fu condotta, di cosa in cosa, a mettere in chiaro i bisogni reali del Commercio e i provvedimenti che esso ha diritto di ottenere,

E in questo studio la questione del Palazzo di S. Giorgio ci è apparsa, qual è, piccola parte di una questione più ampia e più complessa.

Non l'abbiamo noi, per zelo o per vaghezza di studio, allargata; la questione vera è venuta fuori spontanea, è cresciuta, si è posta sul suo vero terreno, ha segnato da sè i suoi larghi confini, ha indicato, ha richiesto adeguati provvedimenti,

I quali sono, per la natura ed efficacia loro, tali da sodisfare pienamente, ora e nel lontano avvenire, i crescenti bisogni del movimento commerciale e cittadino e da assicurare, nel tempo stesso, la integrale conservazione dell'antico monumento, insigne opera di Frate Oliviero, sede del Capitano del Popolo e della Compagnia di S. Giorgio.

Confidiamo che le cose dette e le proposte che presentiamo saranno dall'E. V., dai Rappresentanti della Città e del Commercio e dalla Cittadinanza tutta, giudicate persuasive e provvide. Per certo, esse sono da noi,

unanimi, con piena coscienza sentite, ponderate, proposte; e, nel proporle, ci siamo inspirati a quella larghezza di vedute che deve presiedere ai grandi pubblici interessi e della quale ci diedero esempio in Genova il suo Governo, e quella mirabile Istituzione che visse tanti secoli, iniziatrice di fecondi ordinamenti finanziari e commerciali, integra, potente, gloriosa, che impose il nome suo, che durerà perenne, al Palazzo delle Compere di San Giorgio.

Genova, 4 ottobre 1889.

LA COMMISSIONE

FRANCESCO GENALA, *Presidente e Relatore*
CAMILLO BOITO
GIOSUÈ CARDUCCI
DOMENICO CARUTTI DI CANTOGNO
CARLO CEPPI
SALVATORE COGNETTI DE MARTIIS
ANTONIO MONZILLI

Ing. LUIGI LUIGGI, *Segretario*
AVV. GIUSEPPE MANTICA *Id.*

APPENDICE

ELENCO DELLE PERSONE

CHE FURONO INVITATE DALLA COMMISSIONE O SPONTANEAMENTE

SI PRESENTARONO O SCRISSERO

N.º d'ordine	COGNOME E NOME	QUALITÀ
1	ACCAME Luigi	Presidente dell'Associazione marittima ligure
2	ARGENTI cav. Giovanni	Ingegnere, ex deputato al Parlamento
3	ARGENTO cav. Luigi.	Presidente dell'Associazione del Commercio
4	ARPE Francesco	Negoziante, Consigliere comunale
5	BALLADORE cav. Luigi	Ingegnere capo del Genio civile di Genova
6	BARABINO prof. comm. Niccolò .	Pittore, Membro della Commissione conservatrice dei monumenti
7	BAFICO Giuseppe	Delegato del Consolato Operaio
8	BARRILI comm. Anton Giulio . .	Prof. all'Università, Consigliere comunale, Membro della Commissione conservatrice dei monumenti
9	BELGRANO prof. comm. Tommaso .	Segretario della Soc. Ligure di Storia Patria, Membro della Commissione conservatrice dei monumenti
10	BENSA avv. Enrico	Membro della Società Ligure di Storia Patria
11	BENSA avv. Paolo Emilio.	Prof. all'Università
12	BERALDI Antonio	Negoziante con magazzini in Porto Franco
13	BERNINZONE Raffaello	Pubblicista, ex Segretario del Ministero delle Finanze
14	BIGNONE dott. cav. Felice	Chimico farmacista
15	BIXIO comm. avv. Enrico.	Vice Presidente dell'Accademia Ligustica di Belle arti
16	BOCCARDO comm. Gerolamo . . .	Senatore del Regno, Consigliere di Stato, Membro della Deputazione per gli studi di Storia Patria
17	BOCCIARDO Sebastiano.	Conciatore, Membro della Camera di Commercio
18	BOMBRINI comm. C. M.	Proprietario dello Stabilimento Ansaldo (S. Pier d'Arena)
19	BOZZANO Raffaele	Capitano marittimo, Vice Presidente dell'Associazione marittima
20	BUSCA cav. Luigi	Primo Segretario dell'Intendenza di Finanza
21	CABELLA cav. Gaetano	Negoziante, Membro della Camera di Commercio
22	CALVI E.	Impiegato all'Intendenza

N.° d'ordine	COGNOME E NONE	QUALITÀ
23	CAMPORA Sebastiano	Delegato della Confederazione operaia
24	CANALE comm. Michele Giuseppe.	Avvocato, Professore di Storia, Bibliotecario civico
25	CANESSA A. Luigi	Pubblicista
26	CANAVESE Carlo	Ingegnere
27	CANEVELLO Filippo	Avvocato
28	CANZIO Stefano	Generale
29	CARCASSI avv. Claudio	Consigliere comunale
30	CASARETTO comm. Michele	Senatore del Regno, Consigliere comunale
31	CASTAGNOLA comm. Stefano	Avvocato, Senatore, Sindaco di Genova, già Ministro dell'Agricoltura, Industria e Commercio
32	CELESIA comm. Emanuele	Prof. all'Università, Membro della Commissione conservatrice dei monumenti
33	CERVETTO Luigi Augusto	Professore
34	CEVASCO comm. G. Battista	Scultore, Membro della Commissione conservatrice dei monumenti
35	CORRADI Antonio	Possidente
36	CORTESE Andrea	Agente di commercio
37	CRAVERO comm. Enrico	Direttore del Cantiere della Foce
38	D'ANDRADE comm. Alfredo	Delegato regionale del Piemonte e Liguria per la conservazione dei monumenti
39	DANEO prof. Giovanni	Professore all'Università
40	DE-AMEZAGA comm. Carlo	Ex deputato al Parlamento
41	DE FERRARI Ferdinando	Impiegato alle RR. Poste
42	DE KATT cav. Gian Luca	Ingegnere, Consigliere comunale
43	DE SIMONI comm. Cornelio	Sovraintendente degli Archivi Liguri di Stato
44	D'ORIA march. comm. Giacomo	Direttore del Museo Civico di Storia Naturale, Assessore municipale
45	DUFOUR cav. Maurizio	Avvocato, Membro della Accademia Ligustica, Membro della Comm. conserv. dei monumenti
46	ELIA dott. cav. Giuseppe	Consigliere comunale
47	FASELLA comm. Felice	Direttore della Scuola superiore navale
48	FERRARI T.	Impiegato
49	FIGOLI comm. Carlo	Senatore del Regno, Consigliere comunale

N.° d'ordine	COGNOME E NOME	QUALITÀ
50	Firpo Federico	Studente
51	Galliano Leopoldo.	Negoziante di coloniali con magazzini in Porto Franco
52	Gavotti march. Gerolamo	Presidente della Società Ligure di Storia Patria
53	Ghersi Luigi	Vice Presidente dell'Associazione generale del Commercio
54	Giaccone cav. Pietro	Ingegnere Capo del Genio civile, servizio porti, spiagge e fari
55	Grandis Antonio	Direttore della *Gazzetta di Genova*
56	Haupt Enrico	Architetto
57	Isola prof. comm. Giuseppe . . .	Pittore, Presidente di Sezione nella Società Ligure di Storia Patria
58	Issel prof. cav. Arturo	Preside della Facoltà di Scienze naturali, fisiche e matematiche
59	Lagorio cav. Santo.	Negoziante, Amministratore della Raffineria ligure lombarda
60	Lanfranchi cav. Antonio	Ispettore principale delle Ferrovie, Rete Mediterranea
61	Lavarello Pietro.	Professore
62	Liberti Angelo	Membro della Camera di Commercio
63	Liberti G. B.	Avvocato
64	Luxoro cav. prof. Tamar.	Ispettore nell'Accademia Ligustica
65	Mantegazza comm. Saulle . . .	Ingegnere capo servizio manutenzione e lavori per le Ferrovie, Rete Mediterranea
66	Millo comm. Giacomo.	Presidente della Camera di Commercio, Consigliere comunale
67	Molinari Gregorio	Capo Cavista
68	Mongiardini Emilio	Ingegnere, Assessore municipale per l'edilità e lavori pubblici
69	Moreno cav. Giacomo	Scultore, Membro della Società di belle arti
70	Mosetig Pietro	Direttore del giornale *Il Secolo XIX*
71	Novella comm. Rodolfo	Assessore municipale
72	Orsolini Fratelli	Negozianti
73	Paganelli Francesco fu Alessandro	Negoziante
74	Paganelli cav. Paolo.	Negoziante
75	Palazzi Goffredo	Avvocato
76	Parodi comm. Cesare.	Ingegnere, ex Deputato al Parlamento, Presidente della Società degli ingegneri

N.° d'ordine	COGNOME E NOME	QUALITÀ
77	Pastore cav. Giuseppe.	Presidente della Società degli Esercenti, Consigliere comunale
78	Pellas cav. Paolo.	Pubblicista, Direttore del *Corriere mercantile*
79	Perosio Giuseppe.	Pubblicista
80	Piaggio comm. Erasmo.	Consigliere comunale
81	Pizzo ing. cav. Vincenzo	Direttore della Dogana di Genova
82	Pizzorni cav. Giuseppe.	Direttore del giornale *Il Caffaro*
83	Pizzorno sac. Francesco	Professore, Dottore aggregato all'Università
84	Podestà barone Andrea	Senatore, Presidente del Consiglio provinciale
85	Podestà Francesco	Membro del Consiglio della Società Ligure di Storia Patria
86	Ponsiglioni prof. Antonio	Professore all' Università
87	Pozzoni cav. Filippo	Banchiere, Membro della Camera di Commercio
88	Razetto G. Battista fu Tommaso.	Negoziante
89	Reggio march. Giacomo	Ingegnere della Società Acquedotto De Ferrari-Galliera
90	Remondini Francesco.	Professore di disegno
91	Repetto R.	Possidente
92	Resasco cav. Pietro.	Ingegnere, Membro del Consiglio provinciale di Sanità, Prof. all'Università
93	Ricci march. comm. Giovanni . .	Senatore del Regno, Assessore municipale, già Minstro della Marina
94	Rivara Giovanni	Direttore del giornale *Il Cittadino*
95	Romairone cav. Natale.	Direttore della Cassa generale, Membro della Camera di Commercio
96	Roncallo Angelo.	Proprietario del Caffè Concordia, Membro della Commissione d'appello delle imposte
97	Roncallo Edoardo	Negoziante
98	Ruggiero comm. Francesco . . .	Capitano del Porto
99	Sanguinetti cav. abate Angelo. .	Vice Presidente della Società Ligustica di Storia Patria
100	Schenone G. B.	Rappresentante la ditta Schenone Thoeni
101	Secondi comm. Riccardo.	Professore, Senatore del Regno, Rettore dell'Università
102	Solari cav. Pietro	Negoziante, Vice Presidente della Camera di Commercio
103	Staglieno march. Marcello. . . .	Segretario dell'Accademia Ligustica

N.º d'ordine	COGNOME E NOME	QUALITÀ
104	TAMBURINI Rodolfo	Ingegnere
105	TASSARA Battista	Scultore
106	TIMOSCI cav. Luigi	Ingegnere
107	TIMOSCI Pietro.	Presidente del Circolo Filologico
108	TRAXINO Gaetano	Delegato della Confederazione operaia
109	TUBINO Giacomo.	Negoziante
110	VASSALLO Arnaldo.	Pubblicista e negoziante
111	VASSALLO Carlo	Ingegnere
112	VILLA Giov. Battista	Antiquario
113	VILLA cav. Giov. Battista.	Professore, Scultore
114	VILLA Umberto	Redattore del giornale *L'Epoca*
115	VIRGILIO prof. comm. Iacopo . .	Direttore della Scuola Superiore d'applicazione per gli Studi commerciali

NOTA DEI DOCUMENTI

CHE SI UNISCONO ALLA PRESENTE RELAZIONE

I... Cinque fascicoli degli atti ricevuti dal Ministero della Pubblica Istruzione.

II.. Verbali degli interrogatori e delle sedute della Commissione.

III. Risposte scritte, ricevute dalla Commissione.

IV. Opuscoli vari relativi alla questione.

V.. Documenti tecnici e statistici.

1° *Documenti tecnici relativi al Palazzo di San Giorgio:*

Planimetria del Palazzo di San Giorgio, fatta dalla R. Delegazione pei Monumenti;
Fotografie dello stato attuale del Palazzo di San Giorgio, fatte dalla R. Delegazione pei Monumenti;
Disegni del canale collettore pel tratto che fronteggia il Palazzo di San Giorgio, compilati dall'Ufficio Speciale del Genio Civile pei lavori marittimi;
Perizia di restauro dell'attuale facciata del Palazzo, redatta dalla R. Delegazione pei Monumenti;
Perizia della demolizione dell'Avancorpo e ricostruzione della facciata addossandola al resto del Palazzo, redatta dalla R. Delegazione pei Monumenti;
Progetto della Via Vittorio Emanuele approvato colla legge del 1861.

2° *Documenti statistici relativi al movimento per la Via del Commercio in Genova, e per i Portoni di Porta Nuova in Milano:*

Statistica del movimento per la Via del Commercio, compilata dall'Autorità Comunale e dal Direttore della Dogana;
Statistica del movimento per i Portoni di Porta Nuova a Milano, compilata dall'Autorità Comunale;
Planimetria dei Portoni di Porta Nuova a Milano, fatta dal Municipio di Milano;
Vari promemoria presentati dal Direttore della Dogana.

3° *Documenti e progetti tecnici riguardanti i provvedimenti doganali:*

Planimetria del Deposito Franco e dintorni, compilata dall'Ing. Reggio;
Progetto della Sezione Doganale Principale nel Deposito Franco;
Progetto per l'apertura di una nuova Porta con apposita Sezione Doganale nel Deposito Franco, compilato dall'Ufficio del Genio Civile;
Progetto della Sezione Doganale del terzo Recinto;
Progetto del piano caricatore pel Deposito Franco, studiato dalla Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo;
Vari promemoria e verbali relativi alla sistemazione degli impianti ferroviari nel Porto di Genova.

4° *Documenti e progetti tecnici relativi alla viabilità:*

Progetto della Strada a Mare, compilato dal Municipio di Genova;
Progetto di allargamento della Strada a Mare e della Mercanzia, compilato dall'Ufficio del Genio Civile;
Notizie relative al reddito imponibile del quartiere S. Giuseppe nel Deposito Franco e della Casa Ferrari;
Progetti di massima per l'allargamento della Via del Commercio, tagliando le case di Sottoripa, compilati dall'Architetto Haupt;
Schizzo di sistemazione stradale attorno al Deposito Franco, studiato dall'Ing. R....

5° *Documenti relativi alla navigazione e al commercio del Porto di Genova interessanti i provvedimenti proposti:*

Statistica della Navigazione Commerciale nel Porto di Genova dal 1876 al 1888; delle merci transitate e trasbordate; dei proventi portuali doganali, ferroviari;
Progetto di ampliamento del Porto di Genova verso Sampierdarena, studiato dall'Ufficio Speciale del Genio Civile pei lavori marittimi;
Progetto di Magazzini Generali sul Molo Vecchio, dell'Ing. Cav. Timosci.

INDICE